بک فورٹ 100 سیریز

فضائی حادثات کے
100 سال

[1919 - 2019]

دنیا کے وہ بدترین فضائی حادثات جو کرہ ارض کے گوشے گوشے میں رونما ہوئے اور جنہوں نے
پوری انسانیت کو رلا کے رکھ دیا' انسانیت کا ایک دکھتا ہوا پہلو جس پر روشنی ڈالنے کی کوشش کی گئی



ترجمہ و تحقیق: اخلاق احمد قادری

فضائی حادثات کے 100 سال

1919 - 2018

دنیا کے وہ بدترین فضائی حادثات جو کرہ ارض کے گوشے گوشے میں رونما ہوئے اور جنہوں نے
پوری انسانیت کو رلا کے رکھ دیا' انسانیت کا ایک دکھتا ہوا پہلو جس پر روشنی ڈالنے کی کوشش کی گئی

ترجمہ و تحقیق: اخلاق احمد قادری

بک فورٹ

ریسرچ اینڈ پبلی کیشنز

ہاؤس نمبر 9، سٹریٹ نمبر 32، غنی محلہ، سنت نگر، لاہور۔

bookfort.zmdin@gmail.com

نام کتاب:	فضائی حادثات کے 100 سال
ترجمہ و تحقیق:	اخلاق احمد قادری
باراشاعت:	اوّل
سرورق:	احسن گل
ناشر:	زاہد محی الدین
اشاعت:	2019
پرنٹرز:	ہاشم اینڈ حماد پریس، لاہور
قیمت:	-/600 روپے

ملنے کا پتہ: بک فورٹ ریسرچ اینڈ پبلی کیشنز، ہاؤس نمبر 9، سٹریٹ نمبر 32، غنی محلہ، سنت نگر، لاہور، پاکستان - فون نمبر: 0300-4931320

ای میل: bookfort.zmdin@gmail.com

فہرست

پیش لفظ	9
1919ء دنیا کا پہلا فضائی حادثہ	13
1922ء مسافر بردار طیاروں کا پہلا فضائی ٹکراؤ	14
1930 ایئر شپ R101 کی تباہی	16
1933ء فضا میں ہونے والا پہلا بم دھماکہ	18
1937ء ہنڈن برگ کی تباہی	20
1943ء مسافر بردار طیارے پر نازی حملہ	23
1945ء ایک فضائی ٹکراؤ اور معجزاتی لینڈنگ	25
1947ء پچاس برس کی طویل گمشدگی	26
1948ء اور اسٹار ٹائیگر برمودا ٹرائینگل میں غائب ہو گیا..........	28
1949ء سانحہ سپرگا	31
1949ء ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 537	32
1950ء..........سانحہ للینڈو	34
1954ء دنیا کا پہلا جیٹ مسافر طیارہ فضا میں پھٹ گیا	36
1955ء وزیر اعظم چین چواین لائی کو قتل کرنے کی سازش	39
1956ء گرینڈ کنیان میں فضائی ٹکراؤ	42

1956ءپان ایم کی پرواز 6ہنگامی طور پر سمندر پر اتر گئی 44

1958ء سانحہ میونخ 46

1959ءبجلی گر پڑی اس آشیاں پر 47

1960ءننھے ننھے پرندوں نے ایک بڑی قیامت ڈھادی 48

1961ءصحرا کی فضاؤں میں بم دھماکہ 50

1962ءایئر فرانس کی پرواز 007 51

1963 کینیڈا کی فضائی تاریخ کا بدترین حادثہ 53

1964ءپیسیفک ایئر لائنز کی پرواز 773پر قتل وخودکشی کی واردات 54

1965ءفلائٹ 663فضائی بدحواسی کا شکار ہوگئی 56

1965ءسانحہ قاہرہ 58

1966ءایئر انڈیا کی فلائٹ 101 کا حادثہ 60

1966ءماؤنٹ فیوجی پر تباہی 62

1967ءسانحہ نکوسیا برطانیہ 64

1967ءہینڈرسن وائل کا فضائی ٹکراؤ 65

1968ء..........اور جہاز کو آگ لگ گئی 67

1969ءاور طیارہ زمین پر آرہا 70

1969ءطیارے کا اغوا اور تباہی 71

1970ءجہاز کے عملے کی اندوہناک غلطی 72

1970ء5طیاروں کا یکبارگی اغوا 74

ال آل فلائٹ 219 75

TWAفلائٹ 741 76

سوئس ایئر فلائٹ 100 77

BOACفلائٹ 775 79

1971ءجنگی طیارے اور مسافر بردار طیارے میں ٹکراؤ 81

1971ء ایک اور فضائی ٹکراؤ 83
1971ء ڈی بی کوپر D.B.Cooper؟ 85
1972ء ونڈسر کا اہم واقعہ 89
1972ء مہذب آدم خوروں کی فلائٹ 92
1972ء ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 401 95
1973ء لیبیا کے طیارے پر اسرائیل کا حملہ 99
1973ء جہاز اور ایئر پورٹ ٹرمینل پر دھاوا 102
1974ء ترکش ایئر لائنز کی فلائٹ 981 105
1974ء پان ایم فلائٹ 812 108
1974ء سری لنکا میں مارٹن ایئر فلائٹ 138 کا حادثہ 109
1975ء تان سن نہوٹ سی 5 کا حادثہ 111
1976ء آپریشن اینٹیبے 114
1976ء زغرب کی فضا میں دو طیاروں کا تصادم 120
1977ء ٹینرائف ایئر پورٹ پر ٹوٹنے والی قیامت 123
1977ء لفت ہانسا فلائٹ 181 کا اغوا 127
1978ء ایئر انڈیا کی پرواز 855 بمبئی کے قریب سمندر میں گر گئی 133
1978ء روسی محکمہ دفاع کی خفت 135
1978ء ایئر رہوڈیشیا کی فلائٹ 825 138
1979ء امریکن ایئر لائنز کی بدقسمت پرواز 141
1979ء طائف کی فضا میں حجاج کرام کی شہادت 143
1979ء فضائی سیاحت قطب جنوبی یا ایئر نیوزی لینڈ فلائٹ 901 144
1980ء سعودیہ فلائٹ 163 148
1980ء لاٹ فلائٹ 007 150
1981ء ڈین ایئر فلائٹ 240 کا حادثہ 153

1981ء پی آئی اے کے طیارے کا اغوا 155

1981ء ان ایکس آڈریا فلائٹ 1308۔۔۔۔ٹوٹی کہاں کمند۔۔۔ 157

1982ء دریائے پوٹومیک کے پل پر تباہی 159

1982ء اور چاروں انجن فیل ہو گئے 163

1982ء طوفان میں گھر جانے کے بعد 167

1983ء ایئر کینیڈا فلائٹ 797 168

1983ء جملی گلائیڈر 170

1983ء کورین ایئر لائنز کی فلائٹ 007 کیا ایک جاسوسی پرواز تھی؟ 173

1984ء روس کی تاریخ کا خوفناک فضائی حادثہ 176

1985ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 006 176

1985ء ایئر انڈیا فلائٹ 182 180

1986ء سیریٹوس فضائی تصادم 183

1986ء پان ایم فلائٹ 73 کا کراچی ایئر پورٹ پر اغوا 184

1987ء لوٹ فلائٹ 5055 187

1987ء ساؤتھ افریقن ایئر ویز فلائٹ 295 190

1987ء کورین ایئر فلائٹ 858 192

1988ء ایران ایئر کا طیارہ امریکہ نے مار گرایا 194

1988ء پاکستان کی فضائی تاریخ کا اہم ترین حادثہ 196

1988ء لاکربی بمبنگ کا واقعہ 199

1989ء کیگ ورتھ کا فضائی سانحہ 202

1989ء KLM کی فلائٹ 867 204

1990ء اور ایندھن ختم ہو گیا 205

1990ء جہاز کے اغوا کی واردات جو المناک حادثے میں بدل گئی 207

1991ء رن وے پر تصادم 209

1991ء نائجیرین ایئر لائنز فلائٹ 2120	212
1992ء موسم کی خرابی کا شکار فوکر	213
1992ء پی آئی اے کی فلائٹ 268	216
1993ء چائنا ایسٹرن ایئر لائنز فلائٹ 583	218
1994ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 140 ایک معمولی غلطی	219
1994ء جہاز کے پروں میں چھپا ہوا خطرہ	221
1994 آئیفل ٹاور پر جہاز تباہ کرنے کا منصوبہ	222
1995ء امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 965	226
1996 دوران پرواز دھماکہ 'ایک معمہ؟	228
1996ء چرخی دوری' ہریانہ 'فضائی تصادم	231
1997ء ایندھن ختم ہو جانے کے بعد	233
1997ء سلک ایئر فلائٹ 185	236
1998ء سوئیس ایئر فلائٹ 111	239
1999ء جان بوجھ کر جان گنوا بیٹھے	242
2000ء انڈین ایئر لائنز کی فلائٹ 814 کا اغوا	245
2000ء کنکارڈ طیارے کی آخری پرواز	248
2001ء جاپان ایئر لائنز کا فضائی تصادم سے بال بال بچنا۔	250
2001ء 11 ستمبر کے فضائی دہشت گردانہ حملے	252
2002ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 611	255
2003ء بغداد میں DHL کے طیارے کا مار گرایا جانا	257
2004ء بم دھماکوں سے دو روسی طیاروں کی تباہی	259
2005ء یونان کی تاریخ کا سب سے زیادہ ہلاکت خیز فضائی حادثہ	261
2006ء ملتان کا فضائی حادثہ	263
2006ء برازیل میں ہونے والا فضائی تصادم	265

2007 موگادیشو کا حادثہ 267

2008 برٹش ایئرویز فلائٹ 38 269

2009ء یو ایس ایئرویز فلائٹ 1549 پرندوں کے جھنڈ سے ٹکرا گئی 271

2010 مارگلہ ہلز کا سانحہ 274

2011ء لوکوموٹو یاروسلافل کا فضائی سانحہ 276

2012ء بھوجا ایئر فلائٹ 213 278

2013 ایشیانا ایئر لائنز کی پرواز 214 281

2014 ایئر ملائشیا کی فلائٹ 370 کی پراسرار گمشدگی 283

2015 جرمن ونگز فلائٹ 9525 286

2016ء نو ے ڈے کالز! 288

2016ء پی آئی اے کی پرواز 661 حادثہ جنید جمشید 290

2017ء ترکش ایئر لائن کی پرواز رہائشی علاقے میں گر گئی 292

2018ء ایران آسمان ایئر لائن کی پرواز کوہ زاگرس سے ٹکرا گئی 293

2018ء یو ایس بنگلہ ایئر لائن کی پرواز 211 294

کتابیات 295

پیش لفظ

ہوائی جہاز کا سفر جدید زمانے میں محفوظ اور آرام دہ ترین سفر سمجھا جاتا ہے۔ بڑی حد تک یہ بات صحیح بھی ہے کیونکہ بڑے بڑے زمینی فاصلوں کو طے کرنا ہوائی جہاز کے بغیر اتنے آرام دہ طور پر اور اتنے کم وقت میں تقریباً ناممکن ہے۔ صدیوں سے انسان ہوا میں سفر کرنے کے خواب دیکھتا چلا آیا تھا یہ خواب کہیں جا کر بیسویں صدی میں شرمندہ تعبیر ہوئے انسان کے ہوا میں پرندوں کی طرح پرواز کرنے کے خوابوں کو 1903ء میں دو امریکی شہریوں ولبر رائٹ اور آرول رائٹ نے حقیقت میں بدل ڈالا۔ اس کے بعد ہوائی جہاز کی ٹیکنالوجی نے پہلی جنگ عظیم کے شروع ہونے کے بعد دن دوگنی رات چوگنی ترقی کی۔ بہت سی اقوام عالم ایروناٹیکس کی سائنس میں ایک دوسرے کی رقیب بن کر ابھریں اور انہوں نے عالمی سمندروں کو ہوائی سفر کے ذریعے طے کرنے کی مسابقت میں حصہ لیا۔

جنگ عظیم اوّل کے بعد ہوائی مسابقت کو مزید ہوا اس وقت کے لندن ٹائمز اور ڈیلی میل کے مالک لارڈ نارتھ کلف نے 50000 ڈالر کا انعام رکھ کر دی۔ یہ انعام اس شخص کو دیا جانا تھا جو برطانیہ سے امریکہ یا امریکہ سے برطانیہ کا ہوائی سفر بحر اوقیانوس کو عبور اپنے طیارے کے ذریعے کرے۔ بہت سے جہاز ساز اداروں نے اس مہم کو کامیاب بنانے کے لئے تعاون کی پیش کش کیں۔ اس مہم کے لئے 9 برطانوی اور امریکی بحریہ کے جہازوں کو رجسٹر کیا گیا۔ سب سے پہلے اس مہم میں امریکی بحریہ کے جہاز کو کامیابی حاصل ہوئی اور وہ شمالی امریکہ کے مقام نیوفاؤنڈ لینڈ سے اڑ کر 20 مئی 1919ء کو لزبن، پرتگال، جزائر، اے زور کے راستہ پہنچا مگر یہ ایک بغیر رکے پرواز نہیں تھی۔

14 اور 15 جون 1919ء کو بحر اوقیانوس پر پہلی بغیر رکے پرواز کیپٹن جان الکاک اور لیفٹیننٹ آرتھر وٹن براؤن نے ایک وکرمی ہوائی جہاز میں نیوفاؤنڈ لینڈ سے کلفڈین، آئر لینڈ تک کی۔ اسی سال یعنی 1919ء میں بحر اوقیانوس کو چار مرتبہ عبور کیا گیا۔ 12 نومبر سے 10 دسمبر

1919ء تک روس اور کیتھ سمتھ نامی دو ہوابازوں نے انگلینڈ سے آسٹریلیا تک پہلی کامیاب پرواز کی یہ پرواز بھی ایک ورکرزومی طیارے میں کی تھی۔

14 فروری 1920ء کو روم سے ٹوکیو جاپان تک 12000 میل طویل کامیاب پرواز دو اطالوی ہوابازوں، فیرارین اور ماسیرو نے دو ہوائی جہازوں میں مکمل کی۔ جو دنیا کی فضائی تاریخ میں ایک اہم سنگِ میل کی حیثیت رکھتی ہے۔

22 مئی 1919ء کو نیویارک میں واقع دو بڑے ہوٹلوں کے مالک ریمنڈ آرٹیگ نے پیرس سے نیویارک تک پہلی پرواز کرنے والے تنہا ہواباز کے لیے 25000 ڈالر کا انعام رکھا۔ مگر یہ دور کی کوڑی ثابت ہوا اور اگلے 6 سال تک اسے کوئی ہواباز نہ لاسکا۔ کہیں جا کر 1925ء میں کئی ہوابازاروں نے کوشش کی مگر کامیاب نہ ہو سکے۔ 1927 میں بحر اوقیانوس کو تنہا عبور کرنے کی کامیابی مشہور امریکی ہواباز چارلس لنڈبرگ کو حاصل ہوئی اور وہ 25000 کا انعام جیت گیا۔ اس نے یہ پرواز 20 اور 21 مئی 1927ء کو مکمل کی۔ اسی دوران امریکہ سے جرمنی تک پرواز کی گئی اور 4 جون 1927ء کو امریکہ سے بغیر رکے چیمبرلین اور چارلس لیون نامی ہوابازاروں نے برلن کے مضافات تک کامیاب پرواز کی، ایندھن کی کمی کی وجہ سے انہیں برلن سے 18 میل کے فاصلے پر اپنا جہاز اتارنا پڑا۔ مگر اس کے باوجود یہ ایک عظیم کارنامہ تھا۔

29 جون 1927ء کو رچرڈ بائرڈ نامی پائلٹ نے اپنے ساتھیوں کے ساتھ چارلس لنڈ برگ کے نقش قدم پر چلتے ہوئے پیرس سے نیویارک تک تین انجنوں والے ایک فوکر طیارے میں پرواز کی مگر دھند کی وجہ سے انہیں پیرس پہنچنا نصیب نہ ہوا اور وہ نارمنڈی فرانس کے ساحل کے قریب سمندر میں اترے۔

31 مئی سے 10 جون تک کیپٹن چارلس کنگز فورڈ سمتھ اور اس کے ساتھیوں نے عبور بحر الکاہل کی پہلی کوشش کی اور وہ سان فرانسسکو امریکہ سے برسبن، آسٹریلیا براستہ فجی آئی لینڈ اور جزائر ہوائی پہنچے۔

1926ء میں قطب شمالی پر کامیاب پرواز ہو چکی تھی 28 اور 29 نومبر 1929ء کو قطب جنوبی پر پہلی کامیاب پرواز امریکی اڈے لٹل امریکہ سے روس آئس شیلف تک کی گئی۔

1920ء کی دہائی میں دوردراز کے علاقوں تک بہت سی کامیاب پروازیں کی گئیں تاہم ان پروازوں میں چارلس لنڈ برگ کی نیویارک پیرس پرواز نے ایوی ایشن کے لئے کامیابی

کے راستے کھول دیئے۔ چارلس لنڈ برگ نے اپنی زندگی انسانی پروازوں کو محفوظ بنانے کے لئے مختص کردی۔ یہ اس کی کامیاب پرواز کا نتیجہ تھا کہ کرہ ارض کے فاصلے انسانوں کے لیے سمٹ گئے اور مسافر بردار کامیاب پروازوں کا سلسلہ کرہ ارض کے کئی براعظموں تک پھیل گیا۔ حضرت انسان کی فن پرواز میں یہ کامیابی اپنے ساتھ فضائی حادثات بھی لے کر آئی۔ مگر ہزاروں جانوں کے نقصان کے باوجود حضرت انسان آج بھی کامیابی سے دور دراز کی منزلوں کے لیے محو پرواز ہے۔ ہم اپنی اس کتاب میں اب تک رونما ہونے والے چند بدترین فضائی حادثات کی روئیداد نذر قارئین کر رہے ہیں جو انسانی پرواز کی کامیابی کے راستے کے چند اہم رکاوٹی سنگ میل کی حیثیت رکھتے ہیں۔

اخلاق احمد قادری

24/04/2018

زکریا ٹاؤن

ملتان

1919ء دنیا کا پہلا فضائی حادثہ

فضائی حادثات کی تاریخ کا آغاز تو ہوائی جہازوں کے موجدوں میں سے ایک آرول رائٹ کے امریکی فوج کے لیے کیے گئے ایک فضائی مظاہرہ کے دوران 1908ء میں ہوا تھا جس میں امریکی فوج کا ایک میجر جان سے ہاتھ دھو بیٹھا تھا۔ مگر سول ایوی ایشن یا شہری ہوابازی کی تاریخ میں جس حادثے کو اولین فضائی حادثہ مانا جاتا ہے وہ 2 گست 1919ء کو اٹلی کے شہر ویرونا میں ایک مسافر بردار طیارے سی اے CAPRONI48 کو پیش آیا تھا جس پر سوار تمام افراد جن کی تعداد 17 تھی مارے گئے تھے۔

یہ کیپرونی سی اے 48 اس زمانے کی ایک اطالوی فضائی کمپنی کیپرونی کی ملکیت تھا اور یہ کمپنی ہی اسے اس روٹ پر چلا رہی تھی اس طیارے کو دو سابقہ فوجی ہواباز اڑا رہے تھے۔ اس طیارے نے بروز ہفتہ دو اگست 1919ء کو اٹلی کے شہر میلان کے قریب واقع ٹالیڈو Taliedo کے مقام پر واقع کیپرونی کمپنی کے اپنے ایئر فیلڈ سے تقریباً صبح 7:30 پر ٹیک آف کیا اور وہ اٹلی کے شہر وینس جانے کے لئے فضا میں بلند ہوا۔ اسے 9:22 منٹ پر وینس پہنچنا تھا۔ وینس پہنچنے کے بعد یہ طیارہ باقی دن کے اوقات وہیں کھڑا رہتا تھا اور پھر شام 5 بجے واپسی کا سفر شروع کرتا تھا۔ واپسی کے سفر میں عینی شاہدین کے مطابق یہ طیارہ جب اطالوی قصبے ویرونا کے ایئر فیلڈ کے اوپر سے 3000 فٹ کی بلندی پر سے گزر رہا تھا تو اس کے پر اس سے الگ ہو گئے اور بعد ازاں یہ طیارہ مکمل طور پر تباہ ہو گیا۔ اس میں سوار بہت سے مسافروں نے فضائی حادثے میں مارے جانے سے بچنے کے لئے طیارے سے چھلانگ لگا کر خودکشی کا راستہ اختیار کیا تھا شاید وہ فضائی حادثے کے نتیجے میں ہونے والی اذیت ناک موت سے بچنا چاہتے تھے۔ مگر بلند پر چھلانگ لگانا خود ایک اذیت ناک موت ثابت ہوا۔

کیپرونی سی اے 48 ایک سابقہ فوجی ٹرائی پلین تھا جو جنگ عظیم اول میں ایک ہلکے بمبار طیارے کے طور پر استعمال ہوتا رہا تھا۔ جنگ عظیم اول کے بعد اس کا سارا اسلحہ اتار کر اسے ایک مسافر بردار طیارے کی شکل دے دی گئی تھی اور اس میں 23 مسافروں کے بیٹھنے کی گنجائش تھی طیارے کو پیش آنے والے حادثے کے بعد ذرائع اس پر متفق ہیں کہ اس پر سوار تمام مسافر مارے گئے تھے مگر مسافروں کی تعداد میں اختلاف ہے کہ کل تعداد 14 یا 15 تھی یا پھر طیارے کے دو پائلٹوں کو ملا کر 17 تھی۔ بعض ذرائع نے کل تعداد 15 بھی بتائی تھی۔

1922ء مسافر بردار طیاروں کا پہلا فضائی ٹکراؤ

دنیا کا پہلا فضائی ٹکراؤ 7 اپریل 1922ء کو پکارڈی Picardie فرانس میں دو برطانوی اور فرانسیسی مسافر بردار طیاروں میں ہوا تھا۔ یہ دونوں اس زمانے کے دہرے پروں والے بائی پلین تھے۔ برطانوی طیارہ ڈاک لے کر پیرس کی طرف سے محو پرواز تھا جبکہ فرانسیسی طیارہ بھی تین مسافروں کو لے کر پیرس کی طرف جارہا تھا یہ فضائی ٹکراؤ دھند کی وجہ سے پیش آیا۔

جنگ عظیم کے خاتمہ کے بعد سے فوجی طیاروں اور ان کے پائلٹوں کی کھپت میں کمی آگئی تھی۔ انہیں دنوں فرانس اور برطانیہ میں شہری ہوابازی اور اس سے متعلقہ صنعت کی بنیادیں مضبوط ہورہی تھیں۔ اسکی ابتدا فوجی ہوائی جہازوں کو مسافر بردار طیاروں میں بدل کر ہوئی تھی۔ تاہم جو پہلا طیارہ مسافر برداری کے لئے ڈیزائن کیا گیا وہ ڈی ہیوی لینڈ ڈی ایچ A-18 تھا۔ اس ماڈل کا ایک طیارہ برطانوی فضائی کمپنی Instone air line نے پیرس کے روٹ پر چلایا تھا۔ اسی برطانوی طیارے کو پیرس جاتے ہوئے حادثہ پیش آیا تھا جبکہ فرانسیسی فضائی کمپنی Des Grands compnie جو فارمین گولائیتھ Farman Goliath نامی طیارہ روزانہ لی بور جیٹ سے پیرس کی سروس کے لیے چلارہی تھی۔

17 اپریل 1922ء کو DH.18A برطانوی طیارہ ڈاک لے کر کرایوڈون ایئر فیلڈ سے پیرس جارہا تھا اس طیارہ کو کنٹرول صرف ایک پائلٹ کررہا تھا (لیفٹننٹ آر ای ڈیوک) اس کے ساتھ سٹیوارڈ کے طور پر ایک لڑکا (ہیسٹر مین) جہاز پر تھا۔ جبکہ فرانسیسی طیارے گولائیتھ کو ایک M.Mire نامی پائلٹ اڑا رہا تھا۔ فرانسیسی طیارے میں تین مسافر ایک مکینک بھی سوار تھا ان تین مسافروں میں سے ایک فرانسیسی موزیر بوریز اور ایک امریکی جوڑا مسٹر اینڈ مسز کرسٹوفر یول شامل تھے۔ فرانس کے اس علاقے میں دھند پھیلی ہوئی تھی اسی دھند میں ایک نارمل روٹ پر تقریباً 492 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتا ہوا DH-18A پکارڈی پر گولائتھ سے ٹکرا گیا یہ مقام پیرس سے 110 کلومیٹر 70 میل شمال میں واقع ہے۔ دو طیاروں میں اس پہلی فضائی ٹکر میں دونوں طیاروں پر سوار ساتوں افراد مارے گئے۔

موسم انتہائی دھند آلود تھا اور ان حالات میں صاف دکھائی نہیں دے رہا تھا۔ بس اسی دھند میں دونوں ہوائی جہاز اچانک نہ دکھائی دینے کی وجہ سے ایک دوسرے سے ٹکرا گئے۔ یہ ٹکراؤ

اتنا اچانک تھا کہ دونوں پائلٹوں کو اپنے طیارے ایک دوسرے سے ٹکرانے سے بچانے کی کوشش کرنے کا وقت ہی نہ مل سکا اس ٹکراؤ میں DH-18A اپنا ایک پر اور دم کھو بیٹھا اور فرانسیسی طیارے سے پہلے ہی کرش ہو گیا جبکہ گولائتھ اس کے چند منٹ بعد تباہ ہوا۔ زمین پر موجود عینی شاہدین نے دونوں طیاروں میں سوار افراد کو بچانے کی کوشش کی مگر انہیں دونوں طیاروں میں سوار افراد میں سے صرف سٹیوارڈ بوائے ہی شدید زخمی حالت میں زندہ ملا باقی سب افراد موقع پر ہی ہلاک ہو گئے تھے۔ اس لڑکے کو نزدیکی ہسپتال لے جایا گیا جہاں وہ اپنے زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے راہی عدم ہو گیا۔ اس حادثے کی ابتدائی رپورٹوں میں برطانوی طیارے کے پائلٹ کو بھی زندہ بتایا گیا تھا۔

اس حادثہ کے رونما ہونے کے بعد اس وقت کی برطانوی اور فرانسیسی فضائی کمپنیوں نے کرایوڈون ایئر پورٹ پر ایک ہنگامی اجلاس بلایا جس میں برطانوی اور فرانسیسی ایوی ایشن کی وزارتوں کے نمائندوں کے علاوہ بہت سے ہوابازوں اور ہوابازی سے متعلقہ افراد نے بھی شرکت کی۔ اس اجلاس میں ایک اہم قرارداد یہ پاس ہوئی کہ دائیں ہاتھ پر رہ کر پرواز کی جائے گی یہ قرارداد بعد ازاں عالمی فضائی قوانین کا حصہ بن گئی۔ اس کے علاوہ پائلٹوں کو سامنے نظر رکھنے کے لئے طیاروں میں گلاس ونڈو بھی لازم قرار دی گی تاکہ آئندہ ایسے خطرناک حادثات سے بچا جاسکے۔ طیاروں پر وائرلیس ریڈیو بھی لازم قرار دیا گیا۔ برطانیہ، فرانس، بلجیئم اور ہالینڈ نے اپنے علاقوں پر سے گزرنے والے طیاروں کے لئے واضح فضائی روٹ بھی مقرر کیے۔

1930 ایئر شپ R101 کی تباہی

14 اکتوبر 1930ء کو 54 افراد کے ساتھ برطانیہ میں تیار کردہ ایئر شپ R101 ہندوستان کے سفر پر روانہ ہوا۔ رودبار انگلستان کو عبور کرنے کے بعد وہ فرانس کی سرحد میں داخل ہو رہا تھا کہ اسے ایک شدید طوفان بادوباراں نے گھیر لیا۔ وہ جس بلندی پر پرواز کر رہا تھا وہ اتنے بڑے جہاز کے لئے ناکافی تھی رات کے تقریباً دو بجے آر 101 فرانس کے ایک پہاڑی علاقے سے گزر رہا تھا کہ بلندی ناکافی ہونے کی وجہ سے ایک پہاڑی سے ٹکرا گیا۔ اسے فوراً ہی آگ لگ گئی اور وہ تباہی سے دوچار ہو گیا۔ اس پر سوار 54 افراد میں سے عملہ کے صرف 6 افراد زندہ بچے۔

بیسویں صدی کی ابتدائی دہائیاں جہاں ہوا سے بھاری طیاروں کے ارتقا کی دہائیاں تھیں وہیں ان دہائیوں میں گیس سے بھرے ہوئے بیلونوں نے ہوا سے ہلکے ایئر شپ کی شکل اختیار کر لی تھی۔ ایئر شپ اور شپ (بحری جہاز) میں فرق صرف یہ تھا کہ بحری جہاز سمندر کی سطح پر سفر کرتے تھے جبکہ ایئر شپ فضا میں۔ ایئر شپ خصوصی طور پر سگار کی شکل سے ملتی جلتی شکل رکھتے تھے اور حجم اور جسامت میں بھی بحری جہازوں کے ہم پلہ تھے۔ ایئر شپ جرمنوں کی ایجاد تھے۔ ان میں وہ تمام سہولتیں بھی موجود تھیں جو بحری جہازوں میں ہوتی ہیں۔

جرمنی کے ساتھ ساتھ انگلستان اور امریکہ بھی ایئر شپ کو ایک محفوظ و مامون ہوائی سفر کا ذریعہ بنانے کے لئے کوشاں تھے۔ باوجود حادثات کے ایئر شپ پر ریسرچ جاری تھی۔ بیسویں صدی کی تیسری دہائی میں عام خیال یہ تھا کہ ایئر شپ میں کینیڈا اور ہندوستان جیسے دور دراز ملکوں کا سفر بہت کم وقت میں طے ہونے لگے گا اور آسٹریلیا تک کا طویل سفر صرف دس دن میں طے ہو جایا کرے گا۔ ایئر شپ کی اس سرعت پذیری وجہ سے برطانیہ جیسی سامراجی طاقت کو اپنی دور دراز کی نوآبادیوں میں اپنا مستقبل روشن نظر آنے لگا تھا۔

ایئر شپ غباروں کے اصول پر ہوا سے ہلکے ہوتے تھے اور ان کی اُفقیچر کت انجنوں کی مدد سے چلائے گئے پنکھوں سے ہوتی تھی۔

1928ء میں انگلستان میں اس وقت کی دنیا کے دو سب سے بڑے ایئر شپ تیار کیے گئے جو R100 اور R101 تھے ان دونوں ایئر شپوں کی کامیابی کے بعد کثیر تعداد میں ایئر شپ تیار کیے جانے کا امکان تھا مگر شاید خدا کو یہ منظور نہیں تھا۔

R101 آر۔ون۔او۔ون کی تیاری سول ایوی ایشن کے محکمہ کے سپرد تھی۔ یہ محکمہ سیکرٹری آف سٹیٹ فار ایئر کے ماتحت تھا۔ سیکرٹری آف اسٹیٹ کے عہدے پر لارڈ تھامس فائز تھا جو مستقبل میں برطانوی ہندوستان کا وائسرائے بننے کے خواب دیکھ رہا تھا۔ لارڈ نے اسی خیال سے ایئر شپ کی تیاری کا کام تیز تر کرادیا۔ وہ اسی ایئر شپ پر سوار ہو کر ہندوستان کے سفر پر جانا چاہتا تھا۔ آر ون او ون میں پہلی مرتبہ ڈیزل انجن لگائے گئے تھے۔ اس ایئر شپ کا ڈھانچہ ہائیڈروجن گیس کے بڑے بڑے بیگوں سے پُر تھا۔ یہ بیگ لومڑی کی آنتوں سے بنائے گئے تھے کہ اس زمانے میں ابھی پلاسٹک جیسی کارآمد شے نے اتنی مضبوطی حاصل نہیں کی تھی مگر ان بیگوں میں بے احتیاطی سے اگر چھوٹا سا سوراخ بھی رہ جاتا تو گیس اس میں سے خارج ہونے لگتی تھی۔

ان مشکلات پر قابو پانے کے بعد جب 14 اکتوبر 1929ء کو آر ون او ون جب پہلی مرتبہ فضا میں بلند ہوا تو لندن کے مکانوں کی چھتوں پر لوگوں کے مجمع لگ گئے۔ آر 101 اپنے مستقر سے بلند ہو کر آہستہ آہستہ پرواز کرتا ہوا لندن کی فضا میں آیا اور 5 گھنٹے کی ابتدائی پرواز کے بعد یہ جہاز اپنے مستقر پر واپس چلا گیا۔ مگر آغاز ہی سے اس بات کا پتہ چلا کہ آر 101 کا اپنا وزن اتنا بڑھ گیا تھا کہ ہائیڈروجن گیس کے بڑے بیگ بھی اسے زیادہ بلندی تک نہ لے جاسکے تھے۔ اس کو مزید بلندی پر لے جانے کے لیے اس کے بیگوں میں ایک بیگ کا اضافہ کیا گیا۔ ادھر لارڈ تھامس بضد تھا کہ جہاز کو جلد از جلد ہندوستان کے سفر پر روانہ کیا جائے دوسری طرف آر 100 پہلے ہی کینیڈا کے سفر پر روانہ ہوا اور 16 دن کے سفر کے بعد کامیابی سے واپس انگلستان آ گیا۔ لارڈ تھامسن کی جلدی کی وجہ سے آر 101 کو ٹیسٹ کرنے کا وقت بھی نہ مل سکا یہاں تک کہ بالآخر 14 اکتوبر 1930ء کو وہ بغیر آزمائشی پرواز کیے وہ ہندوستان کے سفر پر روانہ ہو گیا۔

شاید اس کی قسمت ہی میں تباہی تھی وہ ٹائٹینک کی طرح اپنے پہلے سفر ہی میں حادثے کی نذر ہو گیا۔

برطانوی حکومت نے ہندوستان میں اس ایئر شپ کی لینڈنگ کے لیے جو قبل از وقت انتظامات کئے تھے ان میں کراچی میں لانڈھی کے قریب تیار کیا گیا ایک ہینگر بھی تھا جو آزادی کے بعد تک قائم تھا۔

1933ء فضا میں ہونے والا پہلا بم دھماکہ

انسان خطا کا پتلا ہے کبھی کبھی انسان سے حیرت انگیز غلطی سرزد ہو جاتی ہے چاہے وہ زمین پر ہو یا فضا میں۔

10 اکتوبر 1933 کو ایک بوئنگ 247 پروپلائنز طیارہ جسے یونائیٹڈ ایر لائن چلا رہی تھی امریکی ریاست انڈیانا میں چیسٹرٹن کے مقام پر جہاز میں ہونے والے دنیا کے پہلے دھماکے میں تباہ ہو گیا۔ اس طیارے کی منزل مقصود نیو آرک نیوجرسی تھی۔ یہ طیارہ کلیولینڈ میں لینڈ کرنے کے بعد اگلے سٹاپ شکاگو کے لئے محو پرواز تھا کہ جہاز پر کئے گئے دھماکہ سے تباہ ہو گیا اور اس کے تمام مسافر مارے گئے۔ یہ دھماکہ جہاز کو سبوتاژ کرنے کے لیے جہاز پر جان بوجھ کر کیا گیا تھا۔

عینی شاہدوں کے مطابق زمین پر 9 بجے رات کے بعد اچانک ایک دھماکے کی آواز سنائی دی تھی اس کے بعد تقریباً ایک ہزار فٹ کی بلندی پر ایک طیارہ شعلوں میں لپٹا ہوا زمین کی طرف آتا ہوا دکھائی دیا۔ پھر اس طیارے میں ایک دوسرا دھماکہ ہوا مگر اس وقت یہ طیارہ زمین پر گر چکا تھا۔ جہاز کے تباہ ہونے کا یہ مقام چیسٹرٹن سے 5 میل کی دوری پر ایک ملحقہ روڈ تھا۔

اس فضائی حادثے کی تفتیش کرنے والوں نے جب اس جہاز کے ملبے کو کھنگالا تو انہیں ایک حیرت انگیز انکشاف کا سامنا کرنا پڑا۔ اس جہاز کے ٹائلٹ اور سامان رکھنے کے کمپارٹمنٹ کی دھجیاں اڑی ہوئی تھیں۔ ٹائلٹ کے اندر اور باہر دھات کے ٹکڑے بکھرے ہوئے پائے گئے۔ اس طیارے کا دم والا حصہ اگرچہ اسکے ٹائلٹ کے بالکل قریب تھا مگر وہ صحیح وسالم حالت میں پایا گیا تھا۔ لیکن حادثے کے مقام سے تقریباً ایک میل کے فاصلے پر۔

اس فضائی حادثے کی تفتیش کے سربراہ، میلون پروس کے مطابق ان کی تفتیش نے انہیں یقین دلایا کہ یہ حادثہ جہاز کے سامان کمپارٹمنٹ میں ہونے والے دھماکے کا نتیجہ تھا۔ اس کمپارٹمنٹ کے سامنے جہاز کا جو بھی حصہ تھا وہ اس دھماکے کی وجہ سے ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا۔ اس کے علاوہ طیارے کے ایندھن کے ٹینک اس دھماکے میں تباہ نہ ہوئے بلکہ زمین پر گرنے کی وجہ سے پچک گئے تھے اور ایک تفتیش کنندہ اور کرائم ڈیٹیکشن لیبارٹری کے ماہرین نے جہاز کے ملبہ کا بغور معائنہ کرنے کے بعد یہ نتیجہ نکالا کہ یہ جہاز ایک بم دھماکہ کی وجہ سے تباہ ہوا ہے جو نائٹرو گلیسرین سے بنایا گیا تھا۔ نیو آرک ایئر پورٹ پر ایک مسافر ایک مشکوک براؤن رنگ کا پیکیج

جہاز پر لے کر جاتا ہوا نظر آیا تھا۔ تفتیش کرنے والوں نے جب جہاز کے ملبہ میں اس پیکیج کا معائنہ کیا تو اس پیکیج کو ہی دھماکہ کی وجہ قرار دیا جہاز کے ملبے سے ایک رائفل بھی ملی مگر یہ جہاز پر بطور سامان لے جائی گئی تھی بطور ہتھیار نہیں۔ تفتیش کنندگان کی کوششوں کے باوجود کوئی مشکوک شخص مسافروں میں ایسا نہیں ملا جس پر اس دھماکہ کا الزام عاید کیا جا سکے۔ اسی وجہ سے یہ معمہ حل نہیں ہو سکا۔ تاہم شہری ہوابازی کی تاریخ میں یہ عمل پہلا فضائی سبوتاژ قرار پایا۔ اسی حادثے میں دنیا کی پہلی ایئر ہوسٹس فضا میں ماری گئی۔ یہ خاتون ایلس سکرائبنر تھی جو صرف ایک ماہ پہلے فضائی میزبان کے طور پر کام سے منسلک ہوئی تھی۔

1937ء ہنڈن برگ کی تباہی

مشہور زمانہ جرمن ایئر شپ ہنڈن برگ کی تباہی جمعرات 6 مئی 1937ء کو وقوع پذیر ہوئی۔ اس ایئر شپ میں اس وقت آگ لگ گئی جب یہ منزل مقصود، لیک ہرسٹ، نیو جرسی، امریکہ میں لیک ہرسٹ نیول ایئر اسٹیشن پر پہنچ کر لنگر انداز ہو رہی تھی۔ ٹوٹی کہاں کمند جب منزل صرف چند فٹ دور رہ گئی تھی۔ اس جہاز پر کل 97 افراد سوار تھے۔ جن میں سے 35 افراد ہلاک ہو گئے جبکہ زمینی عملے میں سے بھی ایک شخص اس حادثے میں مارا گیا۔ یہ حادثہ اس وقت کے ذرائع ابلاغ نیوز ریل، اخبارات، ریڈیو کی مرکزی خبر بن گیا۔ اس کے علاوہ ہنڈن برگ کی تباہی کے ساتھ ہی ایئر شپ کی کارکردگی کا زمانہ اپنے اختتام کو پہنچا ریوڈی جنریو تک کا سفر کامیابی سے مکمل کر کے ہنڈن برگ مارچ 37 کے آخر میں جرمنی واپس پہنچی تھی۔ تین مئی 1937ء کو فرینکفرٹ سے دوبارہ امریکہ کے لیے روانہ ہوئی تو اس میں 31 مسافر اور عملے کے 61 افراد سوار تھے۔ ہنڈن برگ میں تقریباً 70 مسافروں کے سفر کرنے کی گنجائش تھی 6 مئی کو جب یہ بوسٹن امریکہ کے اوپر سے گزر رہی تھی تو اپنی شیڈول کی پرواز سے گھنٹوں لیٹ ہو چکی تھی۔

منزلِ مقصود یعنی لیک ہرسٹ Lake Hurst پر لینڈنگ میں اسے مزید تاخیر اس وقت ہوئی جب اسے دو پہر کے وقت بادوباراں کے ایک طوفان نے آ گھیرا۔ ایئر شپ کے کیپٹن میکس پروس نے اس طوفان سے بچنے کے لیے اس کا رخ نیویارک کی طرف موڑ دیا اور اسے کم بلندی پر لے آیا تاکہ نیویارک کے شہری جو اس ایئر شپ کی جھلک دیکھنے کے لیے بے تاب تھے اس کا بخوبی نظارہ کر سکیں۔ شام 6 بج کر 22 منٹ پر طوفان بادوباراں بخیر و عافیت گزر گیا۔ اور کیپٹن نے دوبارہ ایئر شپ کا رخ لیک ہرسٹ کی طرف کر دیا۔ تقریباً آدھا دن لیٹ ہو جانے کے بعد بالآخر ایئر شپ لیک ہرسٹ کے قریب پہنچ گئی امریکہ پہنچنے میں اس معمولی تاخیر کے باوجود ایئر شپ کے یورپ واپسی کے شیڈول میں کوئی فرق نہیں آیا تھا۔ لیک ہرسٹ پر ایئر شپ کے لنگر انداز ہونے کے دوران عوام کا اس مقام پر داخلہ ممنوع تھا۔

7-9 منٹ پر ایئر شپ نے تیزی سے لینڈنگ فیلڈ کا ایک چکر لگایا جس کی وجہ زمینی عملے کے فوراً تیار نہ ہونے کی تھی۔ 11 منٹ بعد ایئر شپ کے تمام انجن آہستہ کر دیئے گئے۔ پھر کیپٹن نے 394 فٹ کی بلندی پر تمام انجن بند کرنے کا حکم دیدیا۔

7:18 منٹ پر لنگر انداز ہونے کے لئے ایئر شپ سے فالتو وزن نیچے گرا دیا گیا۔ 295 فٹ کی بلندی سے لنگر انداز ہونے والا سب سامان گرا دیا گیا۔ 7:25 منٹ پر کچھ عینی شاہدین نے بالائی حصے کی سطح کو گیس لیک ہو جانے کی وجہ سے لرزتے ہوئے دیکھا۔ پھر ان چشم دید گواہوں نے نیلے رنگ کے برقی شعلوں کو گیس کی طرف لپکتے ہوئے دیکھا اور پھر منٹوں میں ایئر شپ کے بالائی حصے کو شعلوں نے گھیر لیا۔ کمانڈر روزینڈ ہل کے مطابق یہ شعلے سانپ کی چھتری کی شکل کے تھے۔

مقامی وقت کے مطابق 7:25 منٹ پر ہنڈن برگ میں اچانک آگ بھڑک اٹھی اور جلد ہی پورے جہاز کو شعلوں نے گھیر لیا۔ آگ کیسے لگی اس کا پتہ نہیں چل سکا۔ زمین پر موجود لوگوں کے مطابق بھی آگ پہلے اوپر کے حصے میں لگی تھی۔ اگرچہ ایئر شپ کے لنگر انداز ہونے کے مناظر فلمانے کے لیے کم از کم پانچ نیوز ریل کیمرہ مین اس وقت اسٹیشن پر موجود تھے مگر ان میں سے کوئی بھی آگ لگنے کے وقت کیمرہ اسٹارٹ نہ کر سکا۔

شعلوں میں گھر جانے کے بعد جلد ہی ایک ایندھن کا ٹینک اور ایک پانی کا ٹینک دھماکے سے پھٹ گیا۔ اس دھماکے کی وجہ سے مسافروں کے عرشے میں دراڑیں پڑ گئیں اور جلد ہی جہاز کا عقبی حصہ الگ ہو کر گر پڑا جیسے ہی عقبی حصہ الگ ہو کر زمین سے ٹکرایا جہاز سے ایک شعلہ نکلا جس سے عملے کے 12 افراد مارے گئے۔ عقبی حصے کے علیحدہ ہونے کے بعد اگلے حصے میں چونکہ گیس موجود تھی اس لیے اس حصے کا اگلا سرا اوپر کی جانب اٹھ گیا۔ اس کے ساتھ ہی اس حصے کا گیس سیل دھماکہ سے پھٹ گیا جس کے بعد جہاز کی بیرونی سطح پر لپٹے ہوئے فیبرک میں بھی آگ لگ گئی۔ چشم دید گواہوں کے مطابق جہاز کو تباہ ہونے میں صرف 37 یا 32 سیکنڈ لگے تھے۔

اتنی شدید آگ لگ جانے کے باوجود اور ایئر شپ کے مکمل طور پر تباہ ہونے کے بعد عملے کے ارکان اور مسافروں کو بڑی تعداد میں بچا لیا۔ 36 مسافروں اور عملے کے 61 ارکان میں سے صرف 13 مسافر اور 22 عملے کے ارکان ہلاک ہوئے۔ زمینی عملے ارکان میں سے صرف ایک شخص ہلاک ہوا مرنے والوں میں سے اکثر کی نعشیں جل کر بھسم ہو گئیں۔ کچھ لوگ زیادہ بلندی سے ایئر شپ سے چھلانگ لگانے کی وجہ سے ہلاک ہو گئے جبکہ کچھ دھوئیں کی وجہ سے دم گھٹ جانے سے مر گئے۔ مرنے والوں کی بڑی تعداد ایئر شپ میں پھنس کر رہ گئی وہ نہ تو جہاز سے نکل پائے اور جہاز کے اندر ہی جل گئے۔ جہاز میں لگنے والی آگ کے

متعلق مختلف نظریات پیش کیے گئے۔ کچھ لوگوں کے نزدیک جہاز کو سبوتاژ کیا گیا تھا جبکہ کچھ کا خیال تھا کہ آگ ایک برقی چنگاری سے لگی تھی جو جہاز میں نصب کسی برقی آلے سے نکلی تھی ایک اور نظریہ آسمانی بجلی گرنے کی وجہ سے آگ لگنے کا بھی پیش کیا گیا۔ مگر عینی شاہدین کے مطابق آسمانی بجلی اس موقع پر نہیں دیکھی گئی۔ ہائیڈروجن گیس کے لیک ہو جانے سے آگ لگنے کا نظریہ بھی اہم ہے اس کے ساتھ ساتھ پنکچر ہو کر گیس نکلنے کا نظریہ بھی پیش کیا گیا۔ اسی طرح ایئر شپ پر چڑھائے گئے فیبرک کے آگ پکڑنے کا نظریہ بھی اہم تھا کیونکہ بعد ازاں کیے گئے تجربات سے اس نظریے کی تصدیق بھی ہوئی۔

1943ء مسافر بردار طیارے پر نازی حملہ

BOAC FLIGHT 777A کی پرواز جو یکم جون 1943ء کو پورٹیلا ایئرپورٹ لزبن سے وائٹ چرچ ایئرپورٹ نزد برسٹل کے لیے روانہ ہوئی تو اس پر خلیج بسکے پر سے پرواز کرتے ہوئے 8 جرمن Fighter طیاروں نے حملہ کر دیا اور اس نہتے مسافر بردار جہاز کو خلیج میں گرا دیا۔ اس طیارے پر جو 17 افراد سوار تھے وہ تمام کے تمام ہلاک ہو گئے۔ اس طیارے کے مسافروں میں جو سب سے ممتاز شخصیت سوار تھی وہ برطانوی اداکار لیزلی ہاورڈ کی تھی۔ تاہم اس طیارے پر حملہ جرمن ہائی کمانڈ نے اس شبے میں کرایا تھا کہ اس پر اس وقت کے وزیراعظم برطانیہ ونسٹن چرچل خود سوار تھے ایک اور نظریہ کے مطابق جرمنوں نے اس طیارے پر حملہ اس لیے کرایا تھا کہ اس پر اداکار لیزلی سمیت بہت سے برطانوی جاسوس سوار تھے۔ جنگ عظیم دوم کے دوران برطانوی اور جرمن مسافر بردار پروازوں کو لزبن پر آنے جانے والے طیاروں کی اتحادی اور محوری دونوں ہی نگرانی کرتے تھے۔ لزبن وہائٹ چرچ روٹ پر چلنے والی پروازوں میں اکثر برطانوی ایجنٹوں کو برطانیہ لایا اور لے جایا جاتا تھا جنگ عظیم دوم کے آغاز سے برطانیہ اور جرمنی دونوں ہی پرتگال کے غیر وابستہ ہونے کا احترام کرتے تھے۔ خلیج بسکے جو سپین کے شمال اور فرانس کے مغربی ساحل کے پرے واقع تھی اس خلیج پر کئی فضائی معرکے لڑے گئے تھے جن میں سے ایک کے دوران برٹش اوورسیز ایئرویز کارپوریشن کے اس مسافر بردار ڈی سی 3 طیارے کو جرمن جنگی طیاروں نے گھیرا تھا۔ نومبر 1942ء اور اپریل 1943ء میں یہ طیارہ دو بار جنگی طیاروں کے حملوں سے بچ نکلا تھا۔

جنگ عظیم دوم کے یورپ میں چھڑ جانے کے بعد سے برطانوی حکومت نے برطانوی نجی فضائی کمپنیوں کی بین الاقوامی اور ملکی پروازوں کو منسوخ کر دیا تھا اور امپیریل ایئرویز اور برٹش ایئرویز جیسی فضائی کمپنیوں کو مدغم کر کے BOAC کے نام سے قومیا لیا تھا۔ جنگ عظیم دوم میں ناروے، ہالینڈ، بیلجیئم اور فرانس کے جرمنوں کے ہاتھوں سقوط کے بعد اور اٹلی کی محوری طاقتوں میں شمولیت کے بعد سے BOAC صرف سویڈن، آئرلینڈ، اور پرتگال جیسے ملکوں کے لیے یورپ میں پروازیں چلا رہی تھی۔ جبکہ امریکہ کے لیے فلائنگ بوٹس کی پروازیں BOAC کے لیے نیو فاؤنڈ لینڈ کے راستے چلائی جا رہی تھیں۔ دوران جنگ برطانیہ میں سول پروازوں کو 1000 سے 3000 ہزار فٹ کی بلندی پر صرف دن کی روشنی میں چلایا جاتا تھا تا کہ غلط فہمی سے انہیں دشمن کے طیارے نہ سمجھ لیا جائے۔ لزبن، وائٹ چرچ روٹ پر اڑنے والے ہوائی جہاز جنگ عظیم دوم کے ابتدائی دنوں میں محفوظ، مامون طور پر پرواز کرتے رہے تھے۔ اس کی وجہ یہ تھی کہ جنگ عظیم

دوم کے آغاز کے بعد سے ہی محوری اور اتحادی دونوں ہی پرتگال سوئٹزرلینڈ اور سویڈن جیسے ملکوں کی غیر جانبداری کا احترام کرتے تھے اور ان ملکوں کو آنے جانے والی پروازوں پر حملہ کرنے سے اجتناب کرتے تھے۔ تاہم 1942ء میں خلیج بسکے پر لڑی جانے والی فضائی جنگ کے بعد سے معاملہ گرم ہو گیا تھا۔ اور جرمنوں نے اتحادی مسافر بردار بحری جہازوں پر حملے شروع کر دیے تھے جس سے جرمن اور برطانوی فضائیہ بھی اس علاقے میں کارروائیوں میں ملوث ہو گئیں تھی۔ ان حالات میں BOAC کے لزبن جانے آنے والے طیاروں کو بھی شدید خطرہ لاحق ہو گیا تھا۔ 15 نومبر 1942ء کو جرمن طیاروں نے KLM کے مسافر بردار طیارے پر اس روٹ پر حملہ کیا مگر وہ بچ کر لزبن پہنچنے میں کامیاب ہو گیا۔ جہاں اس کو پہنچنے والے نقصان کی مرمت کر دی گئی۔

19 اپریل 1943ء کو اسی جہاز پر جرمن فائٹر طیاروں نے دوبارہ حملہ کیا جس سے بچنے کے لیے جہاز کے پائلٹ کیپٹن کوئنی ڈرک جہاز کو سطح سمندر سے صرف 50 فٹ کی بلندی تک لے آیا اور پھر عمودی طور پرواز کر کے بادلوں میں چڑھ گیا جس سے وہ لزبن پہنچنے میں ایک بار پھر کامیاب ہو گیا اور مرمت کے بعد ایک بار پھر طیارہ سروس میں آ گیا۔

یکم جون 1943ء کو BOAC کی فلائٹ 777A نے صبح 7:30 منٹ پر لزبن سے وائٹ چرچ کے لیے روانہ ہونا تھا مگر اداکار لیزلی کا پیکیج کسٹم والوں کے پاس رہ جانے کی وجہ سے یہ فلائٹ لیٹ ہو گئی۔ پرواز 777A کے فضا میں بلند ہونے کے فوراً بعد ہی وائٹ چرچ ایئرپورٹ سے جہاز کا رابطہ ہو گیا۔ پھر جب یہ جہاز سپین کے ساحل سے صرف 200 میل کی دوری پر تھا تو وائٹ چرچ کو پیغام ملا کہ اس جہاز پر جرمن لڑاکا طیاروں نے حملہ کر دیا ہے جس کے تھوڑی دیر بعد ہی یہ جہاز تباہ ہو کر خلیج بسکے میں گر گیا۔

3 جون کے نیویارک ٹائمز میں اس جہاز کی تباہی کی خبر چھپی جبکہ نیویارک ٹائمز نے اپنی 14 جون کی اشاعت میں اپنے میگزین میں اس حادثے کی مکمل کہانی شائع کی۔ جس میں سب سے اہم تفصیل پرواز 777A کے پائلٹ کا ریڈیو میسج تھا جو اس نے جہاز کو تباہ ہونے سے کچھ پہلے وائٹ چرچ ایئرپورٹ کو بھیجا تھا۔ ''میرا تعاقب کچھ عجیب و غریب طیارے کر رہے ہیں،،۔ تیز رفتاری کے باوجود ہم پر حملہ کر دیا گیا ہے اور دشمن کے طیارے کی توپوں کے گولے میرے جہاز کی فیوزلیج کو لگ رہے ہیں..........

ادھر جرمن پائلٹ کے مطابق فلائٹ 777A کو خصوصی طور پر نشانہ نہیں بنایا گیا تھا بلکہ اتفاقاً غلطی سے اتحادی ملٹری ایئر کرافٹ سمجھ کر گرا دیا گیا تھا۔

1945ء ایک فضائی ٹکراؤ اور معجزاتی لینڈنگ

12 جولائی 1945ء کو امریکی آرمی کا ایک فوجی بمبار طیارہ A-26C-35-DT INVADER جو فلورنس آرمی ایئر فیلڈ سے ایک ٹریننگ فلائٹ پر تھا فضا میں ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 45 سے جو واشنگٹن سے کولمبیا کے لئے محو پرواز تھی امریکی ریاست ساؤتھ کیرولینا کے شمال مغرب میں ٹکرا گیا۔ دونوں طیارے 31000 فٹ کی بلندی پر پرواز کررہے تھے فوجی طیارے کا ایک حصہ ایئر لائنز ڈگلس 3 کے پر سے ٹکرا گیا جس سے ایئر لائنز کا ایک انجن الگ ہوکر فیوز لیج میں جا گھسا اور ایئر لائنز کی دم والا حصہ طیارے سے الگ ہوگیا۔ فوجی عملے کے دو ارکان نے ان حالات میں پیراشوٹ کے ذریعے چھلانگ لگا دی مگر ان میں سے صرف ایک شخص زندہ بچا اس طرح بمبار طیارے پر سوار تین افراد میں سے صرف ایک زندہ بچا۔ زندہ بچنے والے اس فوجی افسر کا نام امریکی فوج نے زمانہ جنگ میں عائد سنسر شپ کی وجہ سے ظاہر نہ کیا۔

اس فضائی ٹکراؤ کے بعد مسافر بردار طیارہ نے ایک گندم کے کھیت میں بیلی لینڈنگ کی اور معجزاتی طور پر تباہ ہونے سے بچ گیا۔ یوں مسافر بردار طیارے کے پائلٹ نے فضائی ٹکراؤ میں طیارے کو پہنچنے والے شدید نقصان کے باوجود اپنی حاضر دماغی اور پیشہ وارانہ صلاحیتوں کو بروئے کار لاتے ہوئے طیارے پر سوار 20 میں سے 19 افراد کی جان بچائی۔

یہ فضائی حادثہ کولمبیا کے شہر ڈارلنگٹن سے دس میل مغرب میں واقع سیرا کیوز کی آبادی پر رونما ہوا۔ عینی شاہدین جن میں خود پائلٹ ڈیوس اور کو پائلٹ این ایل مارٹینڈیل شامل تھے کے مطابق یہ دونوں جہاز تقریباً 30000 فٹ کی بلندی پر ٹکرائے جس کے بعد ایئر لائنز نے اس بلندی سے نیچے آکر ایک کھیت میں بیلی لینڈنگ کی۔

پائلٹ ڈیوس کے بیان کے مطابق ٹکراؤ کے وقت نہ تو خود اس نے اور نہ ہی اس کے کو پائلٹ نے بمبار طیارے کو اس وقت تک نہیں دیکھا تھا جب تک وہ عین ان کے جہاز کے سامنے نہ آ گیا تھا مسافر بردار طیارے کے مسافر بھی بمبار طیارے کو دیکھنے میں ناکام رہے تھے۔ پھر ٹکراؤ میں جیسا کہ پہلے ذکر آیا کہ مسافر بردار طیارے کا ایک انجن اس سے الگ ہوگیا اور فیوز لاج کو شدید نقصان پہنچا۔ تاہم اس شدید نقصان کے باوجود طیارے کے تمام کنٹرولز پر پائلٹ کی گرفت رہی جس کے بعد وہ اپنی پیشہ وارانہ صلاحیتیں بروئے کار لاکر اپنے طیارے کو بیلی لینڈنگ تک لے آیا۔

جبکہ بمبار طیارہ عینی شاہدین کے مطابق ٹکراؤ کے فوراً بعد زمین پر آ رہا۔ اس وقت اس میں عملے کے تین افراد میں سے باقی ایک شخص سوار تھا جبکہ دو افراد پہلے ہی پیراشوٹ کی مدد سے چھلانگ لگا چکے تھے۔

1947ء پچاس برس کی طویل گمشدگی

حالیہ برسوں میں ملائیشیا کا گم ہو جانے والا طیارہ دنیا کا پہلا گم شدہ طیارہ نہیں اس سے پہلے بہت سے ایسے حادثات رونما ہو چکے ہیں۔ سٹارڈسٹ ایک برٹش ساؤتھ امریکن ایئرویز فضائی کمپنی کا طیارہ دو اگست 1947ء کو بیونس آئیرز ارجنٹینا سے سان ٹیاگو، چلی کے لیے محو پرواز تھا کہ کوہستان اینڈیز میں کسی پہاڑی چوٹی سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا۔ اس حادثہ کے وقوع کا اگلے پچاس سال تک پتہ نہیں چل سکا اس لیے چلی کے وسیع علاقے میں اس کی تلاش بے سود ثابت ہوئی۔ اگلے پچاس سال تک اس طیارے اور اس کے مسافروں کا کوئی سراغ نہ لگ سکا۔ سال 2000ء میں اس حادثے کی تفتیش کرنے والوں کو پتہ لگا کہ یہ کرش خراب موسمی حالات کی وجہ سے ہوا تھا مگر پچاس برس سے اس حادثے کے متعلق بین الاقوامی سازش، ایلین کے ہاتھوں اغوا اور دہشت گردی کے نظریات گردش کرتے رہے۔

1990ء کی دہائی کے آخری سالوں میں جب سان ٹیاگو کے نزدیک کوہستان اینڈیز کی کوچوٹیوں پر سے گلیشیائی برف پگھلی تو اس گم شدہ طیارے کے تباہ شدہ حصے پہاڑوں پر بکھرے ہوئے نظر آئے۔ اب حادثے کی وجہ یہ قرار دی گئی ہے کہ جہاز کا عملہ بہت زیادہ بلندی پر پرواز کرتے ہوئے طیارے کا محل وقوع بھول گیا اور انہوں نے غلطی سے یہ سمجھ لیا کہ وہ کوہستان اینڈیز کو عبور کر آئے ہیں اس وجہ سے انہوں نے جہاز کی بلندی کم کر دی جبکہ حقیقتاً وہ ابھی بادلوں میں چھپی ہوئی پہاڑی چوٹیوں پر سے گزر رہے تھے۔ جس کی وجہ سے طیارہ اینڈیز کی ایک چوٹی ٹوپن گیٹو سے ٹکرا گیا۔ اس پر سوار تمام مسافر مارے گئے اور یہ جہاز خود برف کی تہہ میں دھنس گیا۔

اس طیارے سے جو آخری ریڈیائی پیغام سان ٹیاگو ایئرپورٹ کو موصول ہوا تھا وہ اس کے باقاعدہ طور پر ایئرپورٹ پر لینڈ کرنے سے صرف چار منٹ پہلے موصول ہوا تھا۔ یہ ریڈیائی پیغام آج تک بھی ڈی صفر Decipher نہ ہو سکا۔ یہ الفاظ جو ایئرپورٹ کے ریڈیو آپریٹر کو سنائی دیئے تھے۔ "Stendec" تھے۔ ان الفاظ کی وضاحت کبھی نہ ہو سکی کیونکہ اس کی وضاحت کرنے والا جہاز کے عملے میں سے کوئی شخص زندہ نہیں بچا تھا۔

سٹارڈسٹ طیارہ پر اسکی آخری پرواز کے دوران 6 مسافر اور عملے کے پانچ ارکان سوار تھے۔ اس طیارہ کا کیپٹن ریجنالڈ کوک دوسری جنگ عظیم کا ایک تجربہ کار پائلٹ تھا۔ یہ پرواز 2

اگست کو دو پہر 1:46 منٹ پر بیونس آ ئر یز سے اڑی اور پانچ بج کر اکتالیس منٹ تک بغیر کسی پریشانی کے محو پرواز رہی۔ شام 5:41 منٹ پر جہاز کے ریڈیو آپریٹر نے سان ٹیاگو ایئر پورٹ کو مورس کوڈ پر معمول کے مطابق ایک پیغام بھیجا کہ جہاز 5:45 منٹ پر سان ٹیاگو پہنچ جائے گا۔ تاہم سٹارڈسٹ کبھی بھی سان ٹیاگو نہیں پہنچ سکا۔ اور نہ ہی اس سے ایئر پورٹ کو کوئی اور ریڈیائی پیغام ہی موصول ہو سکا۔ اس پیغام کے فوراً بعد یہ طیارہ غائب ہو گیا اور ارجنٹائن اور چلی کی تلاش کرنے والی جماعتیں اس کا یا اس کے مسافروں کا سراغ لگانے میں بالکل ناکام رہیں۔ BSAA فضائی کمپنی کے سربراہ، ایئر وائس مارشل ڈون بینٹ نے ذاتی طور پر طیارہ تلاش کرنے والی ایک مہم کی قیادت کی مگر ناکام رہا۔

ایک ریڈیو آپریٹر جس کا دعویٰ تھا کہ اس نے سٹارڈسٹ سے بھیجا جانے والا SOS سگنل موصول کیا تھا۔ اس کے اس دعوئی سے کچھ امید بندھی کہ شاید جلد یا بدیر کچھ افراد جو اس حادثے زندہ بچ گئے تھے مل جائیں گے مگر آئندہ کئی سال تک گم شدہ پرواز کی تلاش کی گئی مگر یہ سب کچھ بے ثمر رہا۔ چونکہ اس پرواز کا کوئی سراغ نہ ملا اس لئے جلد ہی اس کے متعلق طرح طرح کی افواہیں پھیل گئیں۔ کسی کے نزدیک یہ پرواز سبوتاژ کا شکار ہوئی تھی اور کسی کے نزدیک اسی فضائی کمپنی کی دو اور بعد کی گم شدہ پروازیں بھی اس سبوتاژ کا حصہ تھیں۔ اسکے علاوہ ایک افواہ یہ بھی تھی کہ اس پرواز کو دوران پرواز اس لئے اڑا دیا گیا کہ اس میں سوار ایک مسافر کے قبضہ میں بہت سی اہم سفارتی دستاویزات تھیں۔ اس کے علاوہ پرواز سے ملنے والا عجیب وغریب پیغام بھی ایک معمہ بنا رہا۔

1998ء میں ارجنٹائن کے دو کوہ پیما ماؤنٹ ٹوپن گیٹو پر کوہ پیمائی کی ایک مہم کے دوران 15000 فٹ کی بلندی تک پہنچے تو انہیں پچاس سال پہلے گم شدہ سٹارڈسٹ کا ملبہ بکھرا ہوا ملا اور اس جہاز کے مسافروں کے کپڑوں کی دھجیاں بھی بکھری ہوئی ملیں۔ یہ سب ایک گلیشیئر میں مدفون تھا جس کی برف پگھلنے کے بعد اس طیارہ کی گمشدگی کا یہ راز فاش ہو گیا۔ یہ تقریباً 15000 فٹ کی بلندی پر تھا۔ 2000 میں ارجنٹائن کی فوج نے ایک مہم بھیجی جس نے اس جہاز کے پر اور پہیئے تک تلاش کر لیے جو بالکل صحیح سالم حالت میں تھے۔ پھر اس بات کا ثبوت بھی مل گیا کہ یہ طیارہ اس بلند برفیلے گلیشیئر میں ٹکرا کر غائب ہو گیا تھا۔ فوجی مہم کے دوران ھی اس راز سے پردہ اٹھا کہ پائلٹ کسی غلطی کا شکار نہیں ہوا تھا بلکہ برفانی طوفان میں گھر گیا تھا۔

1948ء اور اسٹار ٹائیگر برمودا ٹرائینگل میں غائب ہو گیا............

30 جنوری 1948ء کو برطانوی فضائی کمپنی BSAA کا چار انجنوں والا اسٹار ٹائیگر نامی طیارہ اپنے 31 سواروں کے ساتھ برمودا ٹرائینگل کی فضاؤں یا پانی کی گہرائیوں میں ایسا غائب ہوا کہ آج تک اس طیارے کا سراغ نہ مل سکا۔

28 جنوری 1948ء کی صبح لزبن سے پرواز کرنے کے لیے تیار BSAA فضائی کمپنی کے طیارے "اسٹار ٹائیگر"، سے اس پر سوار مسافر اور طیارے کے عملے کو اتار کر ایئرپورٹ کی انتظارگاہ میں بھجوا دیا گیا۔ جہاز کے کپتان برائن ڈبلیو میکملن نے انہیں بتایا کہ طیارے کے انجن میں معمولی خرابی ہے جسے کچھ ہی دیر میں ٹھیک کر لیا جائے گا۔ پھر اس کے تقریباً اڑھائی گھنٹے بعد یہ طیارہ لزبن ایئرپورٹ سے روانہ ہوا۔ اس کی منزل مقصود جزائر برمودا تھے۔ اثنائے راہ میں یہ طیارہ دوبارہ ایندھن لینے کے لئے سانتا ماریا ایئرپورٹ جزائر ایزور Azore پر تقریباً 75 منٹ کے لیے رکا تاہم موسم کی خرابی کی وجہ سے طیارے کے پائلٹ نے اگلے دن تک یعنی 29 جنوری تک اسی ایئرپورٹ پر رکنے کا فیصلہ کیا۔

اگلے دن یعنی 29 جنوری کو اسٹار ٹائیگر کے پائلٹ نے انتہائی تیز رفتار ہواؤں کے چلنے کے باوجود برمودا کے لئے دوبارہ پرواز کرنے کا فیصلہ کیا اور یہ جہاز دوبارہ فضا میں بلند ہو گیا۔ سمندر پر انتہائی تیز رفتار ہوائیں چلنے کی وجہ سے کپتان نے صرف 2000 فٹ کی بلندی پر رہ کر پرواز کرنے کا فیصلہ کیا۔

BSAA کمپنی کے ایک اور طیارے نے اسٹار ٹائیگر سے ایک گھنٹہ پہلے اسی ایئرپورٹ سے پرواز کی اور اس طیارے کو پائلٹ فرانک گرفن اڑا رہا تھا چونکہ گرفن کا طیارہ پہلے روانہ ہوا تھا اس لیے اس لیے موسمی حالات کے متعلق اسٹار ٹائیگر کو خبردار کرنے کی ذمہ داری قبول کی اسٹار ٹائیگر نے 15:34 پر پرواز کی مگر جلد ہی اسے تیز بارش اور تند ہواؤں نے گھیر لیا۔ دونوں طیاروں میں پہلے 200 میل کا فاصلہ تھا پھر یہ کم ہو کر 150 میل رہ گیا۔ دونوں طیارے آپس میں ریڈیائی رابطہ قائم رکھے ہوئے تھے۔

رات 1:26 منٹ اسٹار ٹائیگر کو فضا میں بلند ہوئے 10 گھنٹے گزر چکے تھے۔ گرفن کے طیارے کے ریڈیو آپریٹر نے اپنے طیارے کے محل وقوع کا اندازہ کرتے ہوئے اسٹار ٹائیگر کو بتایا کہ تیز رفتار ہواؤں کی وجہ وہ اپنے راستے سے 60 میل ہٹ گئے ہیں۔ اس پر سٹار ٹائیگر نے رخ نیو فاؤنڈ لینڈ کی طرف کر لیا۔

رات 3:04 منٹ پر اسٹار ٹائیگر کے ریڈیو آپریٹر نے برمودا ایئرپورٹ سے رابطہ کرنے کی کوشش کی آخر 3:17 منٹ پر یہ رابطہ ہوا یہ اس طیارے کا آخری ریڈیائی رابطہ تھا۔ 3:50 پر برمودا ایئرپورٹ کے ریڈیو آپریٹر نے اسٹار ٹائیگر سے دوبارہ رابطہ کرنے کی کوشش کی مگر رابطہ نہ ہو سکا اور اسے سٹار ٹائیگر سے کوئی جواب موصول نہ ہوا 4:05 پر رابطہ کرنے کی ایک اور کوشش کی گئی مگر بے سود رہی۔ 4:40 پر برموا ایئرپورٹ نے اسٹار ٹائیگر کو گم شدہ قرار دیدیا کیونکہ اس طیارے سے SOS کا پیغام بھی وصول نہیں ہوا تھا۔

USAF نے طیارے کے اعلان گم شدگی کے فوراً بعد حادثے کی صورت میں مسافروں کو بچانے کے لئے امدادی کارروائی اور تلاش شروع کی۔ جو خراب موسم کے باوجود چار دن تک جاری رہی۔ 26 طیاروں نے تقریباً 882 گھنٹے تک پرواز کر کے گمشدہ طیارے کو تلاش کیا ساتھ سمندر میں بحری جہاز بھی تلاش کا کام کرتے رہے مگر اسٹار ٹائیگر اور اس کے 29 مسافروں اور عملے کے دوارکان کا کوئی سراغ نہیں ملا۔

ایک بحری جہاز SS.Troubador کی رپورٹ کے مطابق اس نے 30 جنوری ایک طیارے کو اس کی لائٹس بند کرتے جلاتے ہوئے بہت نیچی پرواز کرتے ہوئے دیکھا تھا۔ یہ طیارہ اس کے عملے نے خلیج ڈیلاویز کے دہانے پر برمودا سے پرے پرواز کرتے ہوئے دیکھا تھا اگر طیارہ اسٹار ٹائیگر تھا تو وہ اس وقت برمودا ٹرائینگل سے گزر رہا تھا۔

اسٹار ٹائیگر کی گمشدگی کے اعلان کے فوراً برطانیہ کی وزارت ایوی ایشن نے BSAA کے مزید اس ساخت کے طیاروں کے پرواز کرنے پر پابندی عائد کر دی اگرچہ پابندی کچھ دنوں کے بعد اٹھائی بھی تو ان طیاروں کو صرف بار برداری کے مقاصد کے لئے پرواز کرنے کی اجازت دی گئی۔ یہ طیارے مسافر برادری سے نااہل قرار دیدیئے گئے اور آئندہ اس روٹ پر طیاروں کو براستہ نیو فاؤنڈ لینڈ چلانے کی ہدایت دیں تاکہ سمندر پر پرواز کے دورانیہ میں کمی آسکے۔ اس راستے سے طیاروں کو سمندر پر سے پرواز کرنے میں تقریباً 250 میل کی کمی واقع ہوئی۔ اس

طیارے کی گمشدگی کی تفتیش کرتے ہوئے BSAA کے ڈائریکٹر ڈون بینیٹ نے اس گمشدگی کو سبوتاژ قرار دیا۔ اگلے سال یعنی 1949ء میں اس کمپنی کا ایک اور طیارہ اسٹار ایریل بھی اسی روٹ پر غائب ہوگیا یہ طیارہ بھی ٹھیک اسی مقام پر پرواز کرتا ہوا دیکھا گیا۔ جہاں اسٹار ٹائیگر غائب ہوا تھا۔ بینیٹ نے یہ بھی کہا کہ وزیراعظم برطانیہ کلیمنٹ اٹیلی نے اس کی کمپنی کے ان گمشدہ طیاروں کی تلاش کا کام بند کردینے کا حکم دیا تھا۔ برمودا ٹرائینگل اس کے بعد بھی اس پر پرواز کرتے ہوئے بہت سے طیاروں کی شکارگاہ ثابت ہوئی مگر آج تک اس بات کا سراغ نہیں لگ سکا کہ یہ طیارے آخر کہاں چلے گئے؟ اور آخر غائب کیوں کر ہوگئے؟ یا ان کا ملبہ آخر کہاں گیا؟

1949ء سانحہ سپرگا

سانحہ سپرگا 4 مئی 1949ء کو وقوع پذیر ہوا۔ اس سانحہ میں TRIONO. AC فٹ بال ٹیم پوری کی پوری ماری گئی۔ یہ سانحہ اٹلی کے شہر ٹیورین کے قرب وجوار میں واقع ایک پہاڑی سپرگا پر پیش آیا۔ اس فضائی حادثے میں طیارے پر سوار کل 31 آدمی ہلاک ہو گئے۔ ان میں 18 فٹ بال ٹیم کے کھلاڑی شامل تھے۔ اس کے علاوہ فٹ بال کلب کے اراکین اور صحافی بھی اس طیارے پر سوار تھے۔ یہ اطالوی فٹ بال ٹیم پرتگال کے شہر لزبن میں ایک الوداعی میچ کھیل کر واپس آ رہی تھی۔

لزبن سے ایک اطالوی طیارہ AVIO LINEE ITA اس فٹ بال ٹیم کو لے کر ٹیورین Turin اٹلی کے لیے اڑا لیا اور ٹیورین کے قریب پہنچنے پر ایک طوفان بادوباراں میں پھنس گیا۔ بادل بہت نیچے آ جانے کی وجہ سے بہت کم دکھائی دے رہا تھا۔ اس وجہ سے طیارہ کو کم بلندی پر لانے پر پائلٹ مجبور ہو گیا۔ جب وہ ٹیورین ایئرپورٹ پر لینڈ کرنے کے لیے نیچے آ رہے تھے تو سپرگاہ پہاڑ پر تعمیر کیے جانے والے ایک کلیسا کی عمارت کی عقبی دیوار سے ٹکرا گئے۔ اطالوی حکام کے مطابق اس سانحہ کی وجوہات جہازرانی کی غلطیاں، ریڈیو کا کمزور ہونا اور بادلوں کا بہت نیچے آ جانا تھیں۔

اس حادثے کا سب سے زیادہ اثر فٹ بال کے شائقین پر ہوا اور ان کی پسندیدہ ٹیم کے تمام کھلاڑی مارے جانے سے وہ جذباتی ہو گئے۔

26 مئی 1949ء کو فضائی حادثے میں ماری جانے والی فٹ بال ٹیم کے پسماندگان کی فلاح وبہبود کے لیے ایک نمائشی میچ کھیلا گیا جو جنوبی امریکہ کی فٹ بال ٹیم Lamaquina کے خلاف ٹورینو کی علامتی ٹیم نے کھیلا جو 2-2 گول سے برابر رہا۔

1949ء ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 537

یکم نومبر کو ایسٹرن ایئر لائنز کا ایک مسافر بردار ڈگلس 4 طیارہ بوسٹن سے براستہ میسا چوسٹس واشنگٹن آ رہا تھا جبکہ ایک لاک ہیڈ پی 38 فائٹر اپنی آزمائشی پرواز پر تھا یہ دونوں ہوائی جہاز فضا میں ایک دوسرے سے ٹکرا گئے۔ یہ ٹکراؤ صرف 300 فٹ کی بلندی پر واشنگٹن ایئر پورٹ کے رن وے سے صرف آدھے میل کی دوری پر رونما ہوا۔ اس حادثے میں ڈی سی 4 پر سوار تمام کے تمام 55 افراد ہلاک ہو گئے جبکہ لاک ہیڈ پی 38 کو اڑانے والا پائلٹ شدید طور پر زخمی ہو گیا۔ امریکہ کی فضائی تاریخ میں یہ اس وقت کا سب سے خوفناک فضائی حادثہ تھا۔

واشنگٹن نیشنل ایئر پورٹ کے ایئر کنٹرولر کے مطابق پی 38 نے واشنگٹن ایئر پورٹ کے رن وے نمبر تین سے پرواز کی تھی مگر فضا میں بلند ہوتے ہی انجن میں خرابی کی وجہ سے اس نے ایئر کنٹرولر سے واپس لینڈ کرنے کی اجازت مانگی۔ ایئر کنٹرولر نے اس طیارے کے پائلٹ کو بائیں طرف کی ٹریفک کو جوائن کرنے کی ہدایت دیں مگر بائیں طرف کی ٹریفک میں شمولیت اختیار کرنے کی بجائے وہ ایئر پورٹ سے جنوبی سمت میں مڑ گیا جس سے وہ براہ راست بوسٹن سے آنے والے ڈی سی 4 طیارے کی زد میں آ گیا۔ ڈی سی 4 طیارے کو ایئر کنٹرولر نے بائیں طرف مڑنے کی ہدایات دیں مگر اتنی دیر میں پی 38 طیارہ جو ڈی سی 4 سے زیادہ تیز رفتاری سے پرواز کر رہا تھا ڈی سی 4 سے ٹکرا گیا۔

ڈی سی 4 کو پی 38 طیارے کے بائیں پروپیلر نے عین درمیان سے کاٹ کر دو ٹکڑے کر دیا جس سے ڈی سی 4 کا عقبی حصہ الگ ہو کر نیچے بہنے والے دریا پوٹو میک کے مغربی کنارے پر جا گرا جبکہ طیارے کا کچھ حصہ ٹکڑے ٹکڑے ہو کر الیگزینڈریا نامی قصبہ کی شاہراہوں پر بکھر گیا' جبکہ اگلا حصہ دریا میں جا گرا پی 38 بھی اس کے ساتھ ساتھ دریا میں گر گیا۔

پی 38 فائٹر طیارے اور ڈی سی 4 مسافر بردار طیارے میں ہونے والے اس ٹکراؤ میں ہلاک ہونے والے 9 مسافروں کی نعشیں نہ ملیں جس کی وجہ سے ان کو تلاش کرنے کے لئے امدادی ٹیمیں بھجوائی گئیں۔

مسافر بردار طیارے میں کانگریس کا ایک رکن جارج دو بینس بھی سفر کر رہا تھا اس کی موت کی خبر نے امریکی کانگریس کو لرزا دیا امریکی کانگریس نے اس حادثہ کی فوری تفتیش کا حکم دیا۔

ادھر امریکی فضائیہ کے ایک سارجنٹ نے پی 38 فائٹر طیارے کے پائلٹ کو انتہائی شدید طور پر زخمی حالت میں دریا سے نکالا اس وقت وہ بے ہوشی کی حالت میں تھا۔ ہسپتال لے جانے پر ڈاکٹروں نے اس کی پسلیاں اور ریڑھ کی ہڈی ٹوٹی ہوئی بتائیں مگر اس کی جان بچالی گئی۔

پی 38 فائٹر کے پائلٹ کا نام برائی ڈوکس تھا وہ بولیویا سے تعلق رکھتا تھا۔ وہ بولیویا حکومت کی طرف سے خریدے گئے فائٹر طیارے پی 38 کو آزمائشی طور پر اڑا رہا تھا کہ یہ حادثہ رونما ہو گیا۔ بعدازاں اس حادثے کی تفتیشی کمیٹی کو بیان دیتے ہوئے برائی ڈوکس نے ائیر کنٹرولر کے بیانات سے اختلاف کیا۔ اس نے دعویٰ کیا کہ اس نے رن وے نمبر 30 سے ٹیک آف کیا تھا اور کنٹرولر سے رابطہ میں رہا اور وہ 927 بولی وین کے سائن کے ساتھ رن وے نمبر تین پر لینڈ کر رہا تھا مگر دو ایئر کنٹرولروں کے بیانات اس کے بیان کردہ حقائق کے خلاف تھے اور ائیر فورس کے ایک ریڈیو آپریٹر نے جو پائلٹ ایئر پورس بیس پر اس فریکوئنسی پر ائر کنٹرولر اور برائی ڈوکس کے مابین ہونے والی گفتگو سن رہا تھا ایئر کنٹرولر کے بیانات کی تصدیق کی۔

سول ایروناٹکس بورڈ کے تفتیشی افیسران نے اس حادثے کی ابتدائی وجوہات یہ بتائیں کہ فائٹر طیارے کے پائلٹ نے مناسب کلیئرنس لیئے بغیر لینڈ کرنے کی کوشش کی اس کے علاوہ اس نے ایئر کنٹرولر کی ہدایت پر عمل نہ کیا۔ CAB نے ایئر کنٹرولرز کی اس غفلت کو بھی اجاگر کیا جوانہوں نے مسافر بردار پرواز 532 کو پہچاننے میں کی۔ اگر وہ اس مسافر بردار طیارے کو قبل از وقت پی 38 فائٹر کی اس کے راستے میں موجودگی کے متعلق خبردار کر دیتے تو شاید یہ حادثہ رونما نہ ہوتا۔

سانحہ للینڈو.............1950ء

سانحہ للینڈو 12 مارچ 1950ء کو سکاٹ لینڈ میں رونما ہونے والا ایک فضائی حادثہ تھا جس میں تقریباً 80 افراد ہلاک ہو گئے اور صرف تین افراد زندہ بچے تھے۔ اس حادثے میں تباہ ہونے والا طیارہ AVRO TUDOR-V تھا جو رگبی فٹ بال کے شائقین کے آئرلینڈ سے منعقد ہونے والے بین الاقوامی رگبی ٹورنامنٹ میں شرکت کے لیے پرائیویٹ طور پر کرائے پر حاصل کیا گیا تھا۔ یہ حادثہ طیارہ کا انجن بند ہو جانے کی وجہ سے آئرلینڈ سے واپسی پر پیش آیا۔

12 مارچ 1950ء کو AVRO 689 TUDO طیارے جس کا عرفی نام "سٹار گرل" تھا نے ڈبلن ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا وہ جنوبی ویلز میں واقع للینڈو ایروڈرم کی طرف آرہا تھا۔ اس طیارے پر 78 مسافر اور عملے کے پانچ ارکان سوار تھے۔ یہ فلائٹ پرائیویٹ طور پر بلفاسٹ آئرلینڈ جانے کے لیے چارٹر کی گئی تھی۔ جہاں سکاٹ لینڈ کی رگبی یونین کی ٹیم نے رگبی ٹورنامنٹ میں شرکت کرنا تھی۔ یہ جہاز شروع میں 72 مسافروں کے لیے چارٹر کیا گیا تھا اور ایک 72 سیٹر طیارہ تھا مگر بعد ازاں اس میں 6 نشستیں زائد لگا کر اسے اوورلوڈ کر دیا گیا۔

موسمی حالات بھی بہتر تھے اور اس قسم کے طیارے کو پہلے کوئی حادثہ بھی پیش نہیں آیا تھا۔

عینی شاہدین جن میں ایک پولیس کانسٹیبل جان ڈیویز شامل تھا کے مطابق شام 3:05 پر AVRO TUDOR للینڈو ایئرپورٹ کے رن وے نمبر 28 پر نمودار ہوا طیارہ غیر معمولی طور پر کم بلندی پر پرواز کر رہا تھا اور بڑی تیزی سے نیچے آرہا تھا۔ پائلٹ نے انجنوں کی طاقت بڑھا کر جہاز کو تیزی سے نیچے آنے سے روکا اور جہاز کو بلند کرنے کی کوشش کی ایئر کرافٹ عمودی طور پر تقریباً 100 میٹر بلند ہوا۔ پائلٹ نے اسے مزید اوپر اٹھانے کی کوشش کی مگر اچانک طیارے کے انجن بند ہو گئے۔

اسٹار گرل انجن بند ہونے کے بعد تیزی سے زمین کی طرف آنے لگا اور پائلٹ اسے کنٹرول نہ کر سکا سب سے پہلے طیارے کا دائیں پر زمین کو آ لگا پھر طیارے کی ناک اور بائیں پر زمین سے ٹکرائے اور پھر وہ مکمل طور پر ایک کھیت میں آرہا جو ایک سگن اسٹون نامی گاؤں کے قریب واقع تھا۔ طیارہ گرنے کے بعد نہ تو کوئی دھماکہ ہوا اور نہ ہی اس میں آگ لگی دو مسافر جو اضافی سیٹیں لگا کر طیارے کے دم والے حصے میں بٹھائے گئے تھے بغیر کسی مدد کے

طیارے سے باہر آ گئے۔

ایک اور جو جہاز کے بیت الخلا میں تھا اور جہاز کے زمین سے ٹکرانے کے وقت بے ہوش ہو گیا اور زندہ بچ گیا مگر وہ چار دن تک زیر علاج رہ کر چل بسا۔ 8 اور افراد زندہ ملے مگر شدید طور پر زخمی حالت میں اور جب انہیں ہسپتال لے جایا گیا وہ اپنے زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے دم توڑ گئے۔ اس طرح اس حادثے میں مرنے والوں کی تعداد 80 ہو گئی جن میں 75 مسافر اور پانچ عملے کے ارکان شامل تھے۔

اتوار 13 مارچ کے ایڈیشن میں نیو یارک ٹائمز نے یہ رپورٹ شائع کی کہ لندن 12 مارچ، 80 خواتین اور مرد اسکاٹ لینڈ میں ایک فضائی حادثے کے دوران ہلاک ہو گئے۔ یہ شہری ہوابازی کی تاریخ کا بدترین حادثہ تھا۔ اس حادثے میں صرف تین افراد زندہ بچے جبکہ مرنے والوں کی تعداد اب تک رونما ہونے والے فضائی حادثات میں مارے جانے والے افراد کی تعداد سے بہت زیادہ تھی۔ پچھلے نومبر میں نیشنل ایئر پورٹ واشنگٹن پر جب ایک جیٹ فائیٹر طیارہ ایک مسافر بردار طیارے سے ٹکرا گیا تھا اس میں ہلاک ہونے والوں کی تعداد 55 تھی۔ اس طرح امریکی بحریہ کے ایئر شپ آرکون آف بیرن گیٹ کے حادثے میں 73 افراد مارے گئے تھے مگر للینڈ وایروڈرم پر رونما ہونے والے حادثے میں مارے جانے والے افراد کی تعداد ان سب حادثوں سے بڑھ گئی۔ یہ تعداد 1956ء میں ہونے والے فضائی حادثے میں جو امریکہ میں گرینڈ کینان کے مقام پر ہوا تھا 128 افراد کی ہلاکت کی تعداد سے پیچھے رہ گئی تھی۔

اس حادثے کی عدالتی تفتیش کے بعد برطانوی شہری ہوابازی کے وزیر نے اس حادثے کا سبب اوورلوڈنگ بتایا جس وجہ سے جہاز کم بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔ اس طرح انگریز قوم نے اپنی غلطی کا برملا اعتراف کیا جبکہ آج کل ہمارے اکثر وزیر بڑے سے بڑے حادثات کے رونما ہونے کے بعد اپنی نااہلی کا اعتراف کرتے ہوئے ہچکچاتے ہیں 25 مارچ 1950 کو منعقد ہونے والے ایک میچ میں شرکت کرنے والوں نے للینڈو کے سانحہ میں مارے جانے والے افراد کے احترام میں 5 منٹ کے لیے خاموشی اختیار کی اور مرنے والوں کو خراج تحسین پیش کرنے کے لئے 5 مرتبہ بگل بجایا گیا۔ 1990 میں اس حادثے کے 40 برس بعد سگن سٹون میں اس حادثے میں مارے جانے والوں کا میموریل تعمیر کیا گیا جو حادثے کے مقام پر آج بھی دیکھا جا سکتا ہے۔

1954ء دنیا کا پہلا جیٹ مسافر طیارہ فضا میں پھٹ گیا

ہوائی جہازوں کی تاریخ کی پہلی چار دہائیوں میں جہازوں کو ٹیک آف کرنے اور دوران پرواز توانائی پروپیلروں سے مہیا کی جاتی تھی جو رنگ پسٹن والے انجنوں سے چلتے تھے سائنسدان جیٹ اصول سے البتہ قدیم زمانے سے واقف تھے کہ اگر ایندھن کو ہوا کے ساتھ ملا کر تیز رفتاری کے ساتھ کسی نلی کے پچھلے حصے سے خارج کیا جائے تو نہ صرف رفتار بڑھ جائے گی بلکہ توانائی بھی نسبتاً کم خرچ ہوگی۔ اسی جیٹ اصول پر ہوائی جہاز کے لیے انجن تیار کرنے کا کام اگرچہ 1921ء میں شروع ہوگیا تھا مگر اس انجن کو برطانوی انجینئر فرینک وٹیل نے 1930ء میں پیٹنٹ کرایا تھا اور جیٹ انجن پہلی مرتبہ 1941ء میں طیارہ میں استعمال ہوا۔ اس نئے انجن والے جہاز بہت سے آزمائشی مراحل سے گزرے اور کہیں جا کر 1950 کی دہائی میں مسافر بردار طیاروں میں نصب کیے جانے لگے۔ ڈی ہیوی لینڈ کومٹ پہلا سول طیارہ تھا جو جیٹ انجن کے ساتھ تیار کیا گیا اور اس طیارے نے اپنی اولین پرواز 1952ء میں کی تھی۔ اس طیارے کو 1954ء کے شروع میں فضا میں پھٹ جانے کا حادثہ پیش آیا۔

10 جنوری 1954ء کو BOAC فضائی کمپنی کے ڈی ہیوی لینڈ کومٹ (جو دنیا کا اولین مسافر بردار جیٹ طیارہ تھا) نے کیامپینو Cianpino ایئر پورٹ روم سے ٹیک آف کیا یہ برٹش اوورسیز ایئرویز کارپوریشن کی پرواز 781 تھی جو لندن سے براستہ روم، قاہرہ اور کراچی سنگاپور جا رہی تھی یہ اپنے سفر کے پہلے مرحلے میں روم سے قاہرہ جا رہی تھی۔ تقریباً 10:00 جی ایم ٹی پر یہ پرواز ایک دھماکہ خیز رفع دباؤ Explosive Decompression کا شکار ہوگئی اور بلندی پر ہی دھماکہ سے پھٹ کر تباہ ہوگئی۔ اس وقت یہ پرواز اٹلی کے شہر نیپلز کے قریب بحیرہ روم پر سے گزر رہی تھی۔

اس پرواز میں کل 29 مسافر اور عملے کے 6 ارکان سوار تھے۔ مسافروں میں 10 بچے بھی شامل تھے اس کے مسافروں میں چیسٹر ماؤنٹ نامی مشہور ملٹری مورخ اور صحافی بھی سوار تھا۔

روم ایئر پورٹ پر جس فلائٹ انجینئر نے اس جیٹ کا معائنہ کیا تھا اس نے بتایا کہ وہ اس جہاز میں کسی ایسے نقصان کو تلاش کر رہا تھا جو پرواز کے دوران اکثر جہازوں کو پہنچ جاتے ہیں مگر کوئی ایسا نقصان نظر نہیں آیا۔ اس وجہ سے انجینئر نے اس جہاز کو پرواز کے قابل قرار دیا تھا۔

اس انجینئر اور اسکے ساتھیوں نے ساؤتھ افریقن ایئر لائنز کی پرواز 201 کا معائنہ کیا تھا جب وہ 4 اپریل کو ایسے ہی حادثے کا شکار ہوگئی تھی۔

تقریباً 9:50 پر قریب سے گزرتے ہوئے BOAC کمپنی ہی کے ایک آرگوناٹ طیارے کے پائلٹ نے ایلن گبسن سے رابطہ کیا ابھی موسمی پیشین گوئیوں پر بات ہو رہی تھی کہ اچانک رابطہ ٹوٹ گیا۔ کومٹ طیارے کے پائلٹ ایلن گبسن کے آخری الفاظ یہ تھے ''جارج کیسے ہو، کیا تم نے میری'' ان الفاظ کے ساتھ ہی دھماکہ ہوا اور جہاز کا ملبہ بحیرہ روم میں گرتے ہوئے ماہی گیروں نے دیکھا۔

ادھر لندن میں ہیتھرو ایئر پورٹ پر لگی لسٹ میں پرواز 781 کو تاخیر شدہ قرار دیا گیا پھر تقریباً دوپہر 1:30 پر اس پرواز کو فہرست سے خارج قرار دے دیا گیا۔ نیو یارک ٹائمز نے اگلے دن یہ خبر شائع کی۔

35 افراد اس وقت مارے گئے جب کل صبح ماؤنٹی کرسٹو اور ایلبا کے درمیان برطانوی جیٹ ایئر لائنز سمندر کے اوپر سے گزرتے ہوئے دھماکے سے پھٹ گیا۔ 29 مسافروں میں سے اس حادثے میں کسی ذی روح کے زندہ بچنے کی بہت کم امید ہے رات گئے ملنے والی خبروں کے مطابق سمندر سے 15 افراد کی لاشیں مل گئیں تھیں۔

اس طیارے کو فضا میں پرواز کرتے ہوئے اچانک کیا ہوا پہلے پہل اس راز کا جان لینا آسان نہیں تھا۔ 1954ء تک ہوائی جہازوں پر ابھی بلیک باکس نصب نہیں کیے جاتے تھے۔ اور نہ ہی کاک پٹ ریکارڈ یا فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر نام کی کوئی چیز ہوتی تھی۔ اس وجہ سے جہاز پر کیا ہوا یا جہاز کو کیا ہوا بہت مشکل سوالات تھے۔ جزیرہ مالٹا کے ساحلوں پر موجود برطانوی رائل نیوی کے بحری جہازوں کو طیارے کے ملبے کی تلاش کا حکم دیا گیا۔

تباہ شدہ جہاز کے ٹوٹے پھوٹے حصے سمندر کی تہہ میں دریافت ہوئے انہیں سمندر سے نکال کر رائل ایئر کرافٹ اسٹیبلشمنٹ فار انویسٹی گیشن لندن لے جایا گیا۔ جہاں ان کے معائنے کے بعد یہ حقیقت واضح ہوگئی کہ یہ جیٹ ہوائی جہاز دوران پرواز فضا میں ٹکڑے ٹکڑے ہو کر پھٹ گیا تھا۔ ابتداء میں یہ مفروضہ قرار دیا گیا کہ شاید یہ جہاز کسی بم دھماکے کا شکار ہوا تھا۔ مگر بعد ازاں شک کا رخ جیٹ ٹربائن میں خرابی پیدا ہو جانے کی طرف مڑ گیا۔ پھر جب ایک اور ڈی ہیوی لینڈ کومٹ کو ایسا ہی حادثہ پیش آیا تو یہ شک یقین میں بدل گیا۔

دوسرے حادثے کے بعد تمام ڈی ہیوی لینڈ کومٹ طیارے پرواز سے روک دیئے گئے۔ حادثے کی تفتیش کے دوران BOAC نے بہت شدت سے اس بات پر زور دیا کہ اس کے تمام کومٹ طیارے دوبارہ سروس میں آ جائیں۔ 23 مارچ کو شاید طیاروں کو دوبارہ پرواز کی اجازت مل جاتی مگر 8 اپریل کو ایک اور کومٹ طیارے کو ایسا ہی دوسرا حادثہ پیش آ گیا۔ اس حادثے کے بعد سر آرنلڈ ہائی کو جو کیمبرج یونیورسٹی کے ایک سکالر اور سائنسدان تھے تفتیش کمیٹی کا سربراہ مقرر کیا گیا۔

پھر جب دوسرے طیارے کے تباہ شدہ حصے بھی بازیاب کر لئے گئے تو یہ سراغ ملا کہ سب سے پہلے شکستگی کیبن کی چھت میں نمودار ہوئی تھی اور پھر آہستہ آہستہ پورا طیارہ ٹکڑوں میں منقسم ہو گیا تھا۔

تفتیشی ٹیم نے تمام شواہد کو سامنے رکھتے ہوئے یہ نتیجہ نکالا کہ ڈی ہیوی لینڈ کومٹ کے ساختہ ڈیزائن میں نقص رہ گیا تھا جس کی وجہ سے دھات کی کمزوری پیدا ہو جانے کی وجہ سے طیارے میں رفع دباؤ بڑھا جس کے نتیجے میں کومٹ دو بڑے حادثوں کا شکار ہو گیا۔

1955ء وزیراعظم چین چو این لائی
کو قتل کرنے کی سازش

"کشمیر پرنسس"، ایک لاک ہیڈ 74 نائن اے کونسٹلیشن .... طیارہ جسے ایئر انڈیا کمپنی نے چارٹر کیا تھا۔ یہ بحیرہ جنوبی چین پر سے گزر رہا تھا کہ فضا میں پھٹ گیا۔ یہ حادثہ جو طیارے میں بم پھٹ جانے کی وجہ سے پیش آیا 11 اپریل 1955ء کو وقوع پذیر ہوا تھا۔ یہ فلائٹ بمبئی سے براستہ ہانگ کانگ جکارتہ انڈونیشیا جا رہی تھی طیارے پر سوار 19 افراد میں سے 16 ہلاک ہو گئے جبکہ تین افراد زندہ بچ سکے۔ اس پرواز پر بم دھماکہ کا مقصد وزیراعظم میں چو ان لائی وک قتل کرنا تھا جن کے اس پرواز کے ذریعے انڈونیشیا جانے کا اعلان کیا گیا تھا۔ انہیں ہانگ کانگ سے اس جہاز پر سوار ہونا تھا مگر خوش قسمتی سے وہ ہانگ کانگ پہنچنے میں لیٹ ہو گئے اور اس فضائی حادثے کے تین دن بعد ہانگ کانگ پہنچے۔ ایئر کرافٹ نے ہانگ کانگ سے 0425 پر ٹیک آف کیا اور جکارتہ میں ہونے والی ایشیائی بنڈونگ کانفرنس میں شرکت کرنے کے لیے جانے والے چینی اور مشرقی یورپ کے وفود کو جن میں زیادہ تر صحافی شامل تھے لے کر اڑا۔ قریباً 9:25 پر طیارے کے عملے نے دھماکے کی آواز سنی جس کے بعد انجن نمبر 3 کے پیچھے دائیں ونگ کو لگنے والی آگ سے جہاز کا کیبن دھوئیں سے بھر گیا۔ جہاز کے کپتان نے دھماکہ کی آواز سننے اور مسافروں کے سامان والے کمپارٹمنٹ میں آگ لگ جانے کی وارننگ کے بعد انجن نمبر تین کو بند کر دیا کہ کہیں اس انجن میں بھی آگ نہ لگ جائے۔ اس کے بعد باقی 3 انجن کام کر رہے تھے عملے نے ریڈیو پر SOS کا پیغام نشر کیا اور اپنا محل وقوع بتایا کہ وہ اس وقت جزائر نیچونا پر سے گزر رہے تھے اس کے بعد طیارے کا ریڈیو بند ہو گیا۔

کپتان نے جہاز کو سمندر کے سینے پر لینڈ کرنے کی کوشش کی جو بے سود ثابت ہوئی کیونکہ طیارے کا کیبن رفع دباؤ کا شکار ہو چکا تھا اور الیکٹرانک سرکٹ کام نہیں کر رہے تھے۔ اس کے علاوہ دھواں تیزی سے کاک پٹ میں بھر گیا تھا۔ جب کوئی اور راستہ نہ رہا تو عملے نے مسافروں میں لائف جیکٹیں تقسیم کیں اور ایمرجنسی دروازے کھول دیئے تاکہ تیزی سے سمندر میں گرتے ہوئے جہاز سے نکلا جا سکے۔

جہاز کی رفتار تیز ہونے کی وجہ سے جیسے ہی جہاز کا سٹار بورڈ سطح سمندر سے ٹکرایا جہاز کے پرخچے اڑ گئے اور وہ تین ٹکڑوں میں منقسم ہوگیا۔ جہاز کے عملے میں سے فرسٹ آفیسر، گراؤنڈ انجینئر اور نیوی گیٹر بچ نکلنے میں کامیاب ہوگئے اور انہیں بعد ازاں انڈونیشن کوسٹ گارڈز نے بچالیا۔ تاہم 16 مسافر اور عملے کے باقی ارکان جہاز کے کریش ہونے کے بعد سمندر میں ڈوب گئے۔ اس حادثے کی تفتیش کرنے والوں کو یقین تھا کہ اس جہاز پر کسی کومنتانگ ایجنٹ نے ٹائم بم رکھوایا تھا جو مقررہ وقت پر پھٹ گیا، یہ کومنتانگ ایجنٹ دراصل وزیراعظم چین چواین لائی کو قتل کرنا چاہتا تھا جن کے اس جہاز پر سوار ہونے کے شیڈول کا اعلان ہو چکا تھا مگر وہ اس پرواز پر سوار نہ ہوسکے تھے اور آخری لمحوں میں انہوں نے اپنا پروگرام تبدیل کرلیا تھا۔ شاید انہیں اس سازش کی اطلاع مل گئی تھی۔ اس چارٹر فلائٹ میں چین کے مندوب، جمہوریہ ویت نام کے وفد کے اراکین اور باقی صحافی سوار تھے۔ جن کا تعلق چین، پولینڈ اور آسٹریا سے تھا، وزیراعظم چین چواین لائی نے اس کرش کے تین دن بعد چین سے روانہ ہوئے اور رنگون پہنچ کر وزیراعظم بھارت جواہر لال نہرو اور برما کے وزیراعظم یونو کے ساتھ جکارتہ کے لئے روانہ ہوئے۔

جیسا کہ پہلے ذکر آیا کئی مورخین کے مطابق چواین لائی کو اس سازش کا علم تھا اسی وجہ سے وہ اس جہاز پر سوار نہیں ہوئے تھے تاہم انہوں نے چین کے مندوبین کو اس جہاز پر سوار ہونے سے نہیں منع کیا اور موت ان کا مقدر بن گئی۔

حادثے کے اگلے دن چینی حکومت کی وزارت خارجہ نے ایک بیان جاری کیا کہ جہاز میں ہونے والے اس بم دھماکے میں چین کے سابقہ قوم پرست رہنما چیانگ کائی شیک اور امریکہ کی ایک خفیہ ایجنسی کا ہاتھ تھا۔ دوسری طرف ہانگ کانگ کے برطانوی گورنر، سرالیگزینڈر گرینتھم کے بیان کے مطابق اس جہاز پر یہ بم ہانگ کانگ میں نہیں رکھا گیا تھا۔ مگر 26 مئی 1955ء کو انڈونیشیا کی ایک تفتیش کمیٹی نے اعلان کیا کہ امریکی ساخت کا ایک ٹائم بم MK7 جہاز پر دھماکہ کرنے کے لئے استعمال کیا گیا تھا جو غالب امکان کے مطابق ہانگ کانگ میں اس جہاز میں نصب کیا گیا تھا۔

اس پر ہانگ کانگ کے اعلیٰ حکام نے اس دھماکے کے ذمہ دار افراد کو گرفتار کرانے والے کے لیے ایک لاکھ ہانگ کانگ ڈالر کا انعام رکھا۔ اس سلسلے میں ہانگ کانگ میں ایئر انڈیا کے لیے کام کرنے والے 71 افراد سے پوچھ گچھ کی گئی اور جب ایک چینی انجینئر چوتسے منگ کو اس

سازش کے سلسلے میں گرفتار کرنا چاہا تو وہ تائیوان فرار ہوگیا۔ ہانگ کانگ پولیس نے انکشاف کیا کہ چو تسے منگ کو تائیوان کی کومنتانگ حکومت نے چواین لائی کو قتل کرنے کے لئے جہاز پر ٹائم بم نصب کرنے کے لئے استعمال کیا تھا جب ہانگ کانگ پولیس نے چو تسے کو تائیون سے واپس لانا چاہا تو تائیوان حکومت نے اس شخص کو واپس بھیجنے سے انکار کر دیا۔

اس بم دھماکے میں کومنتانگ کے ساتھ ساتھ سی آئی اے کے ملوث ہونے کی افواہیں بھی گرم تھیں۔ تاہم صرف اس کے سوا اور کوئی دوسرا ثبوت سی آئی اے کے خلاف نہیں مل سکا کہ چو خود سی آئی کے ایک ہوائی جہاز میں ہانگ کانگ سے تائیوان فرار ہوا تھا۔ مگر ایک دہائی بعد کئی امریکی ایجنٹوں نے اس سازش میں خود کو ملوث بتایا۔ ان امریکی ایجنٹوں میں جان ڈسکوئی سمتھ تھا جو 24 اکتوبر 1967ء کو منحرف ہو کر سویت یونین چلا گیا تھا۔ اس ایجنٹ نے اپنی کتاب ''میں سی آئی اے کا ایجنٹ تھا'' میں کئی ایک بین الاقوامی سازشوں میں ملوث ہونے کا انکشاف کیا اور لکھا کہ 1955ء میں اس نے ہی کومنتانگ کے ایک ایجنٹ کو ایک پر اسرار بیگ دیا تھا۔ جو اس نے پرنسس آف کشمیر پر پہنچا دیا۔ اسی طرح کئی اور امریکی ایجنٹوں نے بھی اعترافی بیان دیئے تھے۔

1956ء گرینڈ کنیان میں فضائی ٹکراؤ

A MID AIR COLLISION 1956 GRAND CANYON

یہ فضائی حادثہ ہفتہ 30 جون 1956ء کو صبح 10:30 منٹ پر اس وقت ہوا جب یونائیٹڈ ایئر لائنز کا ایک ڈگلس ڈی سی 7 ٹرانس ورلڈ ایئر لائنز کے لاک ہیڈ C.Super L1049 سے گرینڈ کینان ایری زونا کی فضا میں ٹکرا گیا۔ جن کے نتیجے میں دونوں ہوائی جہاز تباہ ہو گئے اس حادثے میں کل ہلاکتیں 128 ہوئیں اور دونوں جہازوں پر سوار مسافروں میں سے کوئی ذی روح زندہ نہیں بچا۔ یہ پہلا کمرشل ایئر لائنز حادثہ تھا جس میں 100 سے زائد اموات واقع ہوئیں۔

یونائیٹڈ ایئر لائنز کی پرواز 718 (ڈگلس ڈی سی 7) کو کیپٹن رابرٹ شرلے اڑا رہا تھا۔ یہ طیارہ لاس اینجلس ایئر پورٹ سے صبح 9:04 پر 53 مسافروں اور عملے کے 15 اراکین کو لے کر شکاگو کے لئے روانہ ہوا اس طیارے نے فضائی قوانین کے مطابق 21000 فٹ کی بلندی پر پرواز شروع کی۔

ٹرانس ایئر لائنز کی فلائٹ نمبر 2 جو ایک لاک ہیڈ سپر کانسٹیلیشن 1049 طیارہ تھا۔ اس کا کپتان جیک گینڈی تھا یہ پرواز بھی لاس اینجلس ایئر پورٹ سے 9:01 منٹ پر کنساس ٹی کے لئے روانہ ہوئی۔ یہ پرواز 31 منٹ تاخیر سے روانہ ہوئی تھی۔ ابتداء میں یہ پرواز دیئے گئے شیڈول کے مطابق 19000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتی رہی مگر کچھ ہی دیر بعد آسمانی بجلی سے بچاؤ کے لئے کپتان گینڈی نے اپنا طیارہ 21000 فٹ کی بلندی پر اڑانے کی درخواست کی مگر کنٹرول ٹاور نے اس کی یہ درخواست مسترد کر دی مگر کپتان گینڈی نے اپنی سوچ کے مطابق آسمانی بجلی سے بچنے کے لئے 21000 فٹ کی بلندی اختیار کر لی۔

اب یہ دونوں جہاز یکساں بلندی پر یکساں رفتار کے ساتھ اڑتے ہوئے گرینڈ کینان پر پہنچے تو دونوں ایک ساتھ دو مخالف سمتوں سے ایک ہی بادل کے اوپر سے ایک دوسرے کی طرف بڑھنے لگے تقریباً 10:30 پر دونوں جہاز گرینڈ کینان کے اوپر ایک دوسرے سے ٹکرا گئے۔ یونائیٹڈ ڈی سی 7 کے دونوں پائلٹوں نے شاید ٹی ڈبلیو اے کے لاک ہیڈ کو اپنی طرف بڑھتے ہوئے دیکھ لیا تھا اس لئے وہ کچھ دائیں طرف کو مڑا تھا اور اس نے بچنے کی کوششیں کی تھی جس سے اس کا ایک پر اوپر کی طرف اٹھ گیا تھا۔ اس کا یہی اٹھا ہوا پر لاک ہیڈ طیارے کی فیوز لاج سے

ٹکرایا اور اس کے دم والے حصے کو الگ کرتا چلا گیا۔ دوسری طرف D.C7 ہی کے بائیں پروپیلر نے لاک ہیڈ کے زیریں حصے کو کاٹ کر رکھ دیا۔ جس سے اس طیارے میں رفع دباؤ DECOMPRE SSION کی کیفیت پیدا ہو گئی اور وہ ایک تھیوری کے مطابق فضا ہی میں پھٹ کر ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا۔

دوسری طرف لاک ہیڈ طیارے کی دم الگ ہونے کی وجہ سے طیارے پر کنٹرول نہ رہا اور وہ عمودی طور پر 700 میٹر فی سیکنڈ کے حساب سے کینان کی چٹانوں سے ٹکرا گیا۔ چٹان سے ٹکرانے کے بعد اس طیارے کے بھی پرخچے اڑ گئے اور تباہ شدہ طیارے کے حصوں میں آگ بھڑک اٹھی۔

DC7 طیارے کا ٹکراؤ کی وجہ سے ایک انجن مسخ ہو گیا جس کی وجہ سے طیارہ مزید ہوا کے دوش پر نہ رہ سکا اور طیارہ چکر کھاتا ہوا نیچے گرنے لگا اب اسے کسی طور پر سنبھالا نہیں جا سکتا تھا ڈی سی 7 بھی کینیان کی جنوبی دیوار سے ٹکرا گیا اور اس میں بھی آگ بھڑک اٹھی۔

کینیان کے علاقے کی فضا کسی ریڈار کے زیر نگرانی نہیں تھی اور نہ ہی ابھی طیاروں میں بلیک باکس نصب کیے جاتے تھے نا ہی اس فضائی ٹکراؤ کا کوئی چشم دید گواہ تھا شاید کئی دن تک اس حادثے کے محل وقوع کا سراغ تک نہ لگایا جا سکا تھا مگر سالٹ لیک سٹی اور سان فرانسسکو میں یونائیٹڈ کمپنی کے ریڈیو آپریٹروں نے فلائٹ نمبر 718 سے نشر کیے جانے والا آخری ریڈیائی پیغام سن لیا تھا جس کو ڈی صفر کر کے حادثے کے وقوع کا پتہ چل گیا۔

چونکہ دونوں جہاز سخت چٹانوں سے ٹکرائے تھے اس لیے ان پر سوار کوئی فرد بھی زندہ نہیں بچا۔ یہاں تک کہ کسی انسان کی صحیح و سالم نعش تک نہ مل سکی 9 جولائی کو TWA کی پرواز پر سوار 156 افراد کی باقیات ایک ہی بڑی قبر میں دفنا دی گئیں۔

تفتیشی بورڈ کے اعلان کے مطابق یہ حادثہ دونوں پائلٹوں کے ایک دوسرے کے طیارے کو نہ دیکھنے کی وجہ سے وقوع پذیر ہوا تھا اگر بروقت دونوں پائلٹ ایک دوسرے کے طیارے کو دیکھ لیتے تو شاید بچاؤ کی کوئی صورت نکل آتی تاہم یہ نہیں کہا جا سکتا کہ دونوں پائلٹ ایک دوسرے کو کیوں نہیں دیکھ سکے تھے اس کی وجہ شاید دونوں طیاروں کے درمیان حائل بادل تھے یا شاید وجہ وہ اپنی کاک پٹ کی مصروفیات کی وجہ سے ایسا نہ کر سکے تھے۔ کئی فضائی ٹکراؤ بار بار رونما ہو چکے تھے اس سلسلے کی روک تھام کیلئے FAA کا ادارہ وجود میں آیا جس نے امریکہ میں شہری ہوا بازی کے قوانین میں ترامیم و اضافے کئے۔

1956ء پان ایم کی پرواز 6 ہنگامی طور پر سمندر پر اتر گئی

ایئر بوٹ ایسے طیارے کو کہتے ہیں جو پانی کی سطح پر کسی بحری جہاز کی طرح تیر سکے اور پانی کی سطح سے ٹیک آف کرے اور پانی پر ہی لینڈ کرے۔ عام ہوائی جہاز پانی پر لینڈ نہیں کر سکتا مگر ہنگامی حالات میں اسے پانی کی سطح پر اتارا جا سکتا ہے اور اس کے لئے انگریزی زبان میں DITCH کا لفظ استعمال کیا جاتا ہے۔

پان ایم ایئر لائنز کی پرواز 6 دنیا کے گرد سفر کرنے والی کمرشل پرواز تھی 16 اکتوبر 1956ء کو اس پرواز کے چار انجنوں میں سے دو انجنوں کے فیل ہو جانے کی وجہ سے اس پرواز کو ہنگامی طور پر بحرالکاہل پر اتارنا پڑا۔

یہ پرواز فلاڈیلفیا سے مشرق کی سمت میں کئی مقامات پر رک کر پوری دنیا کے گرد چکر لگاتی تھی۔ اس کی آخری منزل سان فرانسسکو تھی۔

15 اکتوبر کی شام کو یہ پرواز ایک بوئنگ 377 سٹریٹوکروز کے ذریعے اس آخری مرحلے کو مکمل کرنے کے لیے اڑی۔

اس ہوائی جہاز نے ہونولولو کے ہوائی اڈے سے رات 8:26 بجے سان فرانسسکو کے لئے پرواز شروع کی۔ برابر وقت کے زون پر پہنچنے کے بعد اس پرواز نے ایئر کنٹرول سے درخواست کی کہ اسے 21000 فٹ کے بلندی پر پرواز کرنے کی اجازت دی جائے۔ مطلوبہ بلندی پر پہنچنے کے بعد اس طیارے کے انجن نمبر 1 میں خرابی پیدا ہو گئی فرسٹ آفیسر جو اس وقت جہاز کو اڑا رہا تھا اس نے جہاز کی رفتار کم کر دی اس کے بعد پروپیلر کو گھمانے کی کوشش کی گئی مگر یہ پروپیلر متحرک نہ ہو سکا مگر انجن کی فی منٹ گردش بڑھ گئی۔ کپتان نے ان حالات میں انجن کو تیل کی سپلائی بند کر دینے کا فیصلہ کیا جس کے نتیجے میں انجن کی بڑھتی ہوئی فی منٹ گردش رک گئی مگر انجن بھی جام ہو گیا۔ پروپیلر اب ہوا کے دھارے میں پون چکی کے پنکھوں کی طرح گھومنے لگا جس سے جہاز کے ایندھن کا استعمال بڑھ گیا۔ جس کے بعد جہاز کو مزید رفتار کم کرنے پر مجبور ہو جانا پڑا تقریباً 150 ناٹ فی گھنٹہ کی سپیڈ تک نتیجتاً جہاز 1000 فٹ فی منٹ کے حساب سے بلندی کھونے لگا۔ اس مسئلے سے نمٹنے کے لیے باقی تین انجنوں کی طاقت میں اضافہ کیا گیا تاکہ فضا میں بلند رہا جا سکے اور جہاز مزید نیچے کی طرف نہ آئے۔ طاقت میں اضافہ کرنے کی وجہ سے اچانک انجن نمبر 4 بھی فیل ہو گیا مگر جلد ہی دوبارہ کام کرنے لگا۔ 2:45 پر نمبر 4 انجن کی عقب سے آگ نکلنے لگی

جس کی وجہ سے عملہ اسے بند کرنے پر مجبور ہو گیا۔

جہاز کے عملے نے ان دو انجنوں کے بند ہو جانے سے اندازہ لگایا کہ اضافی ہوائی حرکیاتی مزاحمت نے اب جہاز میں بہت کم تیل چھوڑا ہے جو نہ صرف سان فرانسسکو پہنچنے کے لئے کم ہے بلکہ اتنے ایندھن کے سہارے وہ ہونولولو واپسی کا سفر بھی مکمل نہیں کر سکتے۔ انہیں دنوں یونائیٹڈ سٹیٹ کوسٹ گارڈ نے ایک بحری جہاز اس سمندر میں کیلی فورنیا اور ہوائی کے ساحلوں کی دیکھ بھال کے لئے چھوڑ رکھا تھا۔ یہ جہاز USCGE PONTCHARTRB نامی تھا۔ جہاز اس بحری جہاز کے محل وقوع تک پہنچنے میں کامیاب ہو گیا تو باقی ایندھن اور دو انجنوں کی مدد سے عملے نے اس جہاز کو صبح ہونے تک 2000 فٹ کی بلندی پر اڑائے رکھا۔ کپتان دن کی روشنی پھیلنے کا انتظار کر رہا تھا تا کہ جہاز کو ہنگامی طور پر سمندر کی سطح پر اتارا جا سکے۔ جہاز کا ایندھن کوسٹ گارڈ کے جہاز کے گرد چکر لگانے میں ختم ہو گیا تھا۔ جہاز ابھی اس قابل تھا کہ ایسے 2000 فٹ کی بلندی سے 5000 فٹ کی بلندی پر لے جایا جا سکے۔ اس بلندی پر جا کر جہاز کی رفتار کم کرنے کے لئے کئی طریقے اختیار کیے گئے تا کہ جہاز سمندر کی سطح پر آہستگی سے اتر سکے اس طرح ایندھن کو جلا کر جہاز کا وزن بھی کم کر دیا گیا تا کہ وہ پانی کی سطح پر تیر سکے اور وہ دیر تک سمندر کی سطح پر رہ سکے۔

کپتان پان ایم کی پرواز P45126 کو ایک سال پیش آنے والے حادثے سے بخوبی آگاہ تھا جس میں پانی پر لینڈ کرتے ہوئے جہاز کی دم ٹوٹ کر الگ ہو گئی تھی۔ اسی حادثے کو سامنے رکھتے ہوئے کپتان نے جہاز کے عقبی حصے سے مسافروں کو اگلے حصے میں منتقل کر لیا اور چھوٹے بچوں کو والدین کو اپنی گود میں لینے کی اجازت دی گئی پھر کپتان نے کوسٹ گارڈ کے بحری جہاز کے قریب تر لینڈ کا منصوبہ بنایا۔

5:40 پر کپتان نے کوسٹ گارڈ کے جہاز کو سمندر کی سطح پر اترنے کے منصوبے سے آگاہ کر دیا۔ پھر 6:15 پر جہاز نے 90 ناٹ کی رفتار سے سمندر کی سطح پر لینڈنگ کی۔ اس دوران جہاز کا ایک پر موجوں سے ٹکرا گیا جس سے جہاز گھوم گیا۔ جس سے جہاز کی ناک اور دم کو نقصان پہنچا مگر جہاز پر سوار تمام 31 افراد کی جان بچ گئی۔ اس کے لیے جان بچانے والے تین رافٹ سمندر کی سطح پر تیرنے کے لے چھوڑے گئے تھے۔ ان میں سے ایک رافٹ میں ہوا نہ بھری جا سکی، مگر اسی اثناء میں کوسٹ گارڈ کی کشتیوں نے ہوائی جہاز کے مسافروں کو حفاظت سے بحری جہاز پر منتقل کر دیا اور ہوائی جہاز کے ڈوبنے سے پہلے یہ کام مکمل ہو گیا۔ اسی حادثے میں بہت کم افراد زخمی ہوئے اور جو زخمی ہوئے وہ معمولی زخمی ہوئے۔

1958ء سانحہ میونخ

میونخ ایئرپورٹ پر یہ سانحہ 5 فروری 1957ء کو اس وقت پیش آیا جب برٹش یورپین ایئرویز کی فلائٹ 609 ٹیک آف کرنے کے لئے تیسری بار کوشش کرتے ہوئے تباہ ہوگئی میونخ ایئرپورٹ کے رن وے پر اس وقت برف پگھلنے سے کیچڑ پھیلا ہوا تھا جس کی وجہ سے رن وے پر پھسلن ہوگئی تھی۔

فلائٹ نمبر 509 میں اس وقت مانچسٹر یونائیٹڈ فٹ بال ٹیم سوار تھی۔ اور اس کے ساتھ ساتھ صحافی اور سپورٹر بھی سوار تھے۔ 44 مسافروں میں سے تقریباً 20 افراد ہلاک ہوگئے۔ زخمی ہونے والوں میں سے کئی بے ہوش ہوگئے تھے۔ انہیں ہسپتال لے جایا گیا جہاں زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے تین اور افراد نے دم توڑ دیا جس سے اموات کی تعداد 23 ہوگئی۔

برطانوی فٹ بال ٹیم بلغراد، یوگوسلاویہ سے یورپین کپ ٹورنامنٹ کھیل کر براستہ میونخ مغربی جرمنی مانچسٹر واپس آرہی تھی جب میونخ ایئرپورٹ پر ایندھن لینے کے بعد ایئرسپیڈ ایمبیسڈر نامی طیارے کے کپتان جیمز تھین نے ٹیک آف کی کوشش کی تو ناکام رہا ایک دوسری کوشش بھی رائیگاں گئی۔ یہ دونوں کوششیں انجن میں خرابی کی وجہ سے ناکام رہیں تھیں کپتان نے شیڈول پرواز کے بہت لیٹ ہوجانے کی وجہ کے ڈر سے میونخ ائرپورٹ پر قیام کرنا پسند نہ کیا اور ٹیک آف کرنے کی ایک تیسری کوشش کرنے کا فیصلہ کیا۔ کپتان نے جب یہ تیسری کوشش شروع کی تو رن وے پر برف گرنا شروع ہوچکی تھی جس سے رن وے پر کیچڑ کی تہہ جم چکی تھی۔ جب طیارے نے ٹیک آف کی یہ کوشش کی تو کیچڑ کی وجہ سے وہ اپنی ویلاسٹی کھو بیٹھا جس کی وجہ سے ٹیک آف کرنا ناممکن ہوگیا۔ توازن بگڑنے کی وجہ سے وہ طیارہ رن کے آخر میں لگے ہوئے جنگلے سے باہر نکل گیا اور اس کا ایک پر ایک قریبی مکان سے ٹکرا کر ٹوٹ گیا۔ اس خوف سے کہ کہیں طیارہ اس حادثے کے بعد پھٹ نہ جائے کپتان نے مسافروں کو طیارے سے باہر نکل کر دور چلے جانے کا کہا۔ کپتان کے دھمکی دینے کے باوجود مانچسٹر یونائیٹڈ فٹ بال ٹیم کا گول کیپر ہیری گریک تباہ شدہ طیارے میں مسافروں کو نکالنے کے لئے ٹھہرا رہا۔

مغربی جرمنی کی ایئرپورٹ اتھارٹی نے اس حادثے کی تفتیش کرتے ہوئے کپتان تھین پر الزام لگایا کہ اسی کی غلطی کی وجہ سے یہ حادثہ رونما ہوا تھا۔ کپتان جہاز کے پروں سے برف پگھلانے میں ناکام رہا تھا جبکہ عینی شاہدین کا بیان اس کے برعکس تھا بعد کی تفتیش سے یہ حقیقت سامنے آئی کہ یہ حادثہ اس رن وے پر پھیلے ہوئے برفیلے کیچڑ کی وجہ سے رونما ہوا تھا۔

1959ء بجلی گر پڑی اس آشیاں پر

ٹرانس ورڈل ایئر لائنز کی فلائٹ 891 ایک لاک ہیڈ سٹار لائنز Star Liner L-1648A ہوائی جہاز تھا یہ میلان مالا پینسا ایئر پورٹ، اٹلی سے ٹیک آف کرنے کے کچھ ہی دیر بعد 26 جون 1959ء کو کرش ہو گیا۔ اس طیارے پر سوار تمام 68 افراد بشمول مسافر اور عملے کے ارکان کے مارے گئے۔

انسان اور آسمانی بجلی کا انسانیت کی تاریخ میں چولی دامن کا ساتھ رہا ہے۔ جب کبھی آسمانی بجلی زوردار آواز سے کڑکتی ہے حضرت انسان کا دل بالضرور دھڑکنے لگتا ہے۔ بقول شاعر جو بجلی کڑکتی ہے ان کے محل پر تو دل بیٹھنے لگتا ہے۔

26 جون 1959ء کو TWA کی فلائٹ 891 'لاپینسا ایئر پورٹ' اٹلی سے عملے کے 9 ارکان اور 59 مسافروں کے ساتھ پیرس کے لیے روانہ ہوئی جہاں اس نے آرلی ایئر پورٹ پر اترنا تھا۔ جب فلائٹ میلان MILAN سے روانہ ہوئی تو اس وقت آسمان پر بادل چھائے ہوئے تھے اور ہلکی بارش ہو رہی تھی مطلع ابر آلود ہونے کے باوجود دو میل تک صاف دکھائی دے رہا تھا تاہم اس سے ملحقہ علاقوں پر طوفان بادوباراں زوروں سے چھایا ہوا تھا۔

ٹیک آف کے 12 منٹ بعد عملے نے رپورٹ دی کہ جہاز تقریباً 10000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا ہے اس کے تھوڑی دیر بعد اسٹار لائنز سٹرکچر فیلیئر Structural Failure کا شکار ہو گیا اور ایک دھماکہ سے فضا میں پھٹ گیا۔ اس پر سوار تمام افراد ہلاک ہو گئے۔

فلائٹ 891 کی تباہی شہری ہوا بازی کی تاریخ کا 1959ء میں رونما ہونے والا بدترین حادثہ تھا۔ 24 نومبر 1960ء کو اطالوی انکوائری بورڈ نے اعلان کیا کہ فلائٹ 891 آسمانی بجلی گرنے کی وجہ سے تباہ ہوئی تھی اور اس پرواز پر دھماکہ آسمانی بجلی سے ایندھن کے ٹینکوں میں آگ بھڑکنے کی وجہ سے ہوا تھا۔

1960ء ننھے ننھے پرندوں نے ایک بڑی قیامت ڈھادی

ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 375 ایک لاک ہیڈ L-188 Electra طیارے پر مشتمل تھی۔ یہ بوسٹن کے لوگن ایئر پورٹ سے 4 اکتوبر 1960ء کو ٹیک آف کرنے کے بعد حادثہ کا شکار ہوگئی اور اس پر سوار 72 افراد میں سے 62 ہلاک ہوگئے۔ 10 زندہ بچنے والے افراد میں سے 9 انتہائی شدید طور پر زخمی ہوئے تھے۔

فلائٹ 375 فلاڈیلفیا، پنسلوانیا جارہی تھی۔ ایئر کنٹرولر قوانین کے مطابق اس پرواز کو 10000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے فلاڈیلفیا پہنچنا تھا۔

5:35 پر یہ فلائٹ ٹرمینل سے نکل کر رن وے 99 کی طرف بڑھی 5:39 پر ایئر ٹریفک کنٹرولر نے اسے ٹیک آف کرنے کی اجازت دیدی۔ اس پرواز نے ایک نارمل ٹیک آف کیا جیسے ہی طیارہ فضا میں بلند ہوا اس سے چھوٹے چھوٹے سیاہی مال بھورے اسٹارلنگ پرندوں کا ایک جھنڈ ٹکرا گیا۔ جھنڈ کے ٹکرانے سے جہاز نے بائیں طرف ہلکا سا پلٹا کھایا اور نیچے آنے لگا۔ 200 فٹ کی بلندی پر جہاز ایک مرتبہ پھر بائیں طرف جھکا پھر ناک کے بل گرتا ہوا 100 فٹ کی بلندی پر آ گیا۔ اس کے بعد یہ بائیں طرف ڈگمگایا اور اس کی ناک اس سے الگ ہوئی جس کے بعد یہ فلائٹ خلیج ون تھراپ Winthrop Bay میں گر کر تباہ ہوگئی۔ یوں چھوٹے چھوٹے پرندوں نے حضرت انسان کی اتنی بڑی تخلیق پر قیامت ڈھادی۔

جہاز کی فیوز لاج ٹکڑے ٹکڑے ہوگئی۔ آٹھ مسافر اور عملے کے دو ارکان جو عقبی حصے میں بیٹھے تھے ان کی سیٹوں پر سے اڑ کر جہاز کے باہر گر گئے جہاں سے انہیں امدادی کشتیوں نے بچا لیا۔ جہاز کا اگلا حصہ سمندر کی تہہ میں بیٹھ گیا اس حصے میں جتنے مسافر اور عملے کے ارکان سوار تھے وہ سب بھی غرق ہوگئے۔ یہ حادثہ حیرت انگیز سرعت سے رونما ہوا۔ جہاز کے ٹیک آف کرنے پرندوں سے ٹکرانے اور تباہ ہونے میں صرف ایک منٹ کا قلیل عرصہ لگا۔

جہاز کے سمندر میں گرنے کے فوراً بعد امدادی جماعتیں ہلاک ہونے والے افراد کی لاشیں ساحل پر لانے کے لئے سمندر میں اتریں۔ بہت سے مسافر ابھی جہاز کی سیٹوں کی بیلٹوں سے بندھے ہوئے تھے کچھ مر کر سطح سمندر پر تیر رہے تھے جیسے پانی کی سطح پر کارک تیرنے لگتے ہیں۔ شام کا ڈوبتا ہوا سورج اس طیارے کے 62 مسافروں کے لیے موت کے پیغام لایا تھا۔

اس شام بوسٹن کے ایک مردہ خانے میں اس فضائی حادثہ میں ہلاک ہونے والوں کی 51 لاشیں لائیں گئیں جن میں 48 کو پہچان لیا گیا۔ 11 خوش قسمت افراد اس بدترین فضائی حادثے میں زندہ بچ گئے انہیں میں دو ایئر ہوسٹس بھی شامل تھیں۔ انہیں ہسپتال پہنچا دیا گیا تھا زندہ بچنے والوں میں سے کچھ کی حالت بڑی تشویشناک تھی۔ کچھ کو گہرے زخم لگے تو کچھ کے اعضاء ٹوٹ گئے تھے اور کچھ پانی میں گرنے کے بعد جہاز کا تیل نگل گئے تھے جو طیارے کے تباہ ہونے کے بعد سمندر میں پھیل گیا تھا۔

یہ حادثہ الیکٹرا طیاروں کا صرف تین ہفتوں میں رونما ہونے والے حادثات میں دوسرا تھا۔ پہلا حادثہ 14 ستمبر 1960ء کو لاگارڈیا ایئر پورٹ پر پیش آیا تھا جس میں تمام مسافروں کی جان بچ گئی تھی۔

تفتیش کرنے والے سول ایروناٹیکل بورڈ کے ارکان نے جہاز کے تباہ شدہ حصوں کا معائنہ کرنے کے بعد بتایا کہ طیارے کے انجن نمبر 4 اور نمبر 2 میں صرف ایک ایک پرندہ جا گھسا جبکہ انجن نمبر 1 میں کم از کم آٹھ پرندوں نے آشیانہ بنانے کی کوشش کی تھی جس سے یہ انجن یک لخت بند ہو گیا تھا جبکہ انجن نمبر 2 اور نمبر 4 میں پرندوں کے جا گھسنے سے ان انجنوں کی کارکردگی بہت کم ہو گئی اور وہ جہاز کو فضا میں بلند رکھنے میں ناکام ہو گئے۔ بیک وقت تین انجنوں کو نقصان پہنچنے کی وجہ سے طیارہ لڑکھڑانے لگا تھا اور فضا میں بلند نہیں رہ سکتا تھا اور اس حالت میں جہاز کا بایاں پر کام کرنا چھوڑ گیا اور طیارے سے الگ ہو کر گرنے کے بعد یہ طیارہ سمندر میں گر کر تباہ ہو گیا۔ عینی شاہدین کے مطابق اس طیارے کی ونڈ سکرین سے بھی پرندے ٹکرائے تھے جس سے پائلٹ کو جہاز سے باہر دیکھنا دشوار ہو گیا تھا مزید یہ کہ یہ پرندے دیگر آلات سے بھی چمٹ گئے تھے جس سے پائلٹ کو ایئر سپیڈ بتانے والے آلات کی کارکردگی بالکل ختم ہو کر رہ گئی تھی اس حادثے کی تفتیش کرنے والے اس نتیجے پر پہنچے کہ ٹربو پراپ انجن جو اس الیکٹرا طیارے میں نصب تھے پرندوں کے ٹکرانے سے پہنچنے والے نقصانات کے سلسلہ میں کچھ زیادہ حساس تھے۔ اس حادثے کے بعد CAB نے CAA اور FAA جیسی شہری ہوابازی کے اداروں کو آئندہ طیاروں کے پرندوں کے ٹکرانے سے پہنچنے والے نقصانات کو کم کرنے کے لئے عملی اقدامات اٹھانے کی تجاویز پیش کیں تھیں۔

1961ء صحرا کی فضاؤں میں بم دھماکہ

ایئر فرانس کی فلائٹ 406ایک لاک ہیڈ L-1649 سٹار لائنز طیارہ تھا جو الجزائر میں 10 مئی 1961ء میں ایک بم دھماکہ کے بعد تباہ ہو گیا۔ اس پر سوار تمام 78افراد بشمول مسافر اور عملہ ہلاک ہو گئے۔ ایئر فرانس کی پرواز 406ایک بین الاقوامی پرواز تھی جو پیرس کے لئے براستہ الجزائر، برازاوائل کانگو سے آ رہی تھی۔ راستہ میں ہی اس فلائٹ نے فورٹ لیمی چاڈ اور مارسلز فرانس میں قیام کے لیے اترنا تھا۔

فورٹ لیمی سے ٹیک آف کے بعد جب یہ جہاز 20000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا تو اس سٹار لائنز کی دم الگ ہو گئی اور یہ ایک دھماکے سے پھٹ گیا۔ جس کے بعد تباہ ہو کر زمین پر گر گیا۔ یہ طیارہ لیبیا کے سرحد سے 35 میل دور Edjelea آئل فیلڈ کے قریب گرا تھا۔ اس پرواز میں 18 بچے بھی سوار تھے یہ سب بھی مارے گئے۔ ان بچوں میں تین بالکل چھوٹے بچے بھی شامل تھے جو امریکہ کے انچارج برائے وسطی افریقی امور کے بچے تھے۔ یہ تینوں اپنی ماں کے ساتھ تھے۔ اس پرواز کی تباہی کے بعد یہ افواہیں پھیل گئیں کہ یہ پرواز سیاسی مقاصد کے لئے تباہ کی گئی تھی۔

ایئر فرانس کی پرواز 406 کی تباہی شہری ہوابازی کی تاریخ میں بدترین حادثہ تھا۔ تفتیش کے بعد بتایا گیا کہ اس پروز کو ایک نائٹروسلیولوز بم سے تباہ کیا گیا تھا۔ کیا کیجئے اس دہشت گردی کا کہ یہ انسان کو فضا میں بھی سکون نہیں کرنے دیتی۔

1962ء ایئر فرانس کی پرواز 007

ایئر فرانس کی پرواز 007 ایک چارٹر پرواز تھی یہ پرواز تین جون 1962ء کو اورلی ایئر پورٹ پیرس سے ٹیک آف کرتے ہوئے حادثہ کا شکار ہوگئی یہ پرواز پیرس سے ایٹلانٹا جا رہی تھی راستہ میں اس نے نیویارک کے جان ایف کینیڈی ائرپورٹ پر اترنا تھا۔ یہ پرواز ایک بوئنگ 707 طیارہ تھا جس پر 122 مسافر اور عملے کے 10 ارکان سوار تھے۔ جس میں سے صرف دو زندہ بچے۔ اس پرواز کا کپتان رولینڈ ہوچ تھا جبکہ فرسٹ آفیسر جیکوٹس پٹوسٹ تھا۔ جیٹ مسافر بردار طیاروں کی تاریخ میں یہ پہلا حادثہ تھا جس میں 100 سے زائد افراد ہلاک ہوئے تھے جبکہ شہری ہوابازی کی تاریخ میں اسے تیسرا خوفناک حادثہ تسلیم کیا جاتا ہے۔ اگرچہ یہ جہاز ابھی فضا میں بلند نہیں ہوا تھا بلکہ ابھی زمین پر ہی تھا۔

حادثہ رونما ہونے کی روئیداد مورخین نے یہ رقم کی ہے کہ عینی شاہدین کے مطابق پرواز 007 رن وے پر ٹیک آف کے لئے دوڑی جس کے دوران جہاز کی ناک رن وے سے باہر کی طرف گھوم گئی جس سے یہ جیٹ طیارہ ٹیک آف کرنے میں ناکام رہ گیا اور ایک موٹر جو ایلی ویٹر کو متحرک کرتی تھی کام نہ کرسکی جس کی وجہ سے پائلٹ جہاز کی روٹیشن مکمل کرنے اور ٹیک آف کرنے میں لاچار ہوگئے اب کے پائلٹ کے پاس ٹیک آف کو ختم کرنے کے سوا کوئی راستہ نہ رہا جب انہوں نے اس کی کوشش کی تو اس وقت جہاز کی رفتار اپنی انتہا پر پہنچ چکی اور وہ ٹیک آف کے لئے تیار تھا اس رفتار پر جہاز کو روکنے کے لئے ایک طویل رن وے کی ضرورت ہوتی ہے۔

جہاز کے آگے اب صرف 3000 فٹ کا رن وے باقی تھا پائلٹ نے پہیوں کو بریک لگا کر اور انجن کو مخالف سمت میں چلا کر جہاز کو روکنے کی کوشش کی لیکن اس کوشش میں لینڈنگ گیئر کے تمام وہیلز پھٹ گئے اور جہاز رن وے کی حد سے نکل کر شعلوں میں گھر گیا۔ صرف دو فضائی خدمت گار جو کیبن کے عقبی حصے میں تھے اس حادثے میں زندہ بچ گئے ایک تیسرا ہسپتال میں دم توڑ گیا۔ جبکہ باقی مسافر اور عملے کے ارکان جہاز کے ساتھ جل کر خاکستر ہوگئے۔ 1962 تک پیش آنے والے تمام فضائی حادثات میں یہ بدترین حادثہ تھا جس میں صرف ایک جہاز کو پیش آنے والے حادثے میں 130 افراد ہلاک ہوگئے تھے۔ امریکہ کے شہر ایٹلانٹا کی ایک آرٹ ایسوسی ایشن کے آرٹ کے دلدادہ لوگوں کے لئے یورپ کے آرٹ خزانوں کو دیکھنے کے لئے

ایک ماہ کے دورہ کی کفالت کی پیشکش کی تھی جس کے نتیجے میں فلائٹ 007 کے ذریعے یورپ میں ایک ماہ قیام کے بعد آرٹ کے دلدادہ 106 افراد واپس اٹلانٹا آرہے تھے اور اس پرواز کے مسافروں میں شامل تھے۔

جس زمانے میں پیرس میں یہ فضائی حادثہ پیش آیا اس زمانہ میں امریکہ میں سیاہ فام رہنما مارٹن لوتھر جے آر سیاہ فام لوگوں کے شہری حقوق کے لئے تحریک چلا رہا تھا جس نے اٹلانٹا میں دھرنا دینے کا اعلان کیا ہوا تھا مگر اس فضائی حادثے کی اطلاع موصول ہونے پر منسوخ کر دیا۔ جبکہ ایک اور سیاہ فام امریکی معتصب رہنما مالکم ایکس نے اٹلانٹا کے سفید فام آرٹ کے دلدادہ لوگوں کی موت پر خوشی کا اظہار کیا۔ اس نے کہا کہ مجھے خدا کی طرف سے ایک خوشخبری کا تار ملا ہے کہ پیرس ایئرپورٹ پر ایک فضائی حادثے میں 130 سفید فام لوگ مارے گئے ہیں۔

چونکہ اس فضائی حادثے کا تعلق آرٹ سے تھا اس لیے ایک مصور اینڈی وارہول نے اس حادثے کو ایک تصویر میں ڈھالا اور اس کو 129 افراد کی جیٹ طیارے میں موت کا نام دیا۔

1963 کینیڈا کی فضائی تاریخ کا بدترین حادثہ

ٹرانس کینیڈا ایئر لائنز TCA کی فلائٹ نمبر 813 'ایک ڈگلس 4 انجنوں والا DC.8 طیارہ تھا جو مانٹریال سے ٹورنٹو جا رہا تھا 29 نومبر 1963ء کو وہ خرابی موسم کا شکار ہو گیا اور ٹیک آف کے صرف 5 منٹ بعد تباہ ہو گیا۔ یہ جیٹ طیارہ مانٹریال سے 20 میل شمال میں گر گیا۔ اور اس پر سوار تمام 118 افراد ہلاک ہو گئے۔ شام 6 بج کر 28 منٹ پر ڈی سی 8 طیارے نے ٹیک آف کے لئے رن وے پر دوڑنا شروع کیا۔ 3000 فٹ کی بلندی پر پہنچ کر جہاز کے عملے نے ایئر کنٹرولر کو رپورٹ دی جس پر ایئر کنٹرولر نے اس طیارے کو بائیں طرف مڑنے کی اجازت دی تاہم یہ اجازت ملنے کے فوراً بعد یہ جہاز اپنے مطلوبہ راستے سے بھٹک گیا اور بہت تیزی سے نیچے آنے لگا تقریباً 6.33 منٹ پر یہ جیٹ زمین سے ٹکرا گیا۔ اس وقت طیارے کی رفتار 470 ناٹ یعنی 898 کلومیٹر فی گھنٹہ تھی۔

یہ جہاز ایک مرطوب کھیت میں گرا تھا جو شاہراہ سے تقریباً 100 میٹر کے فاصلے پر تھا۔ یہ شاہراہ لارنٹین ماؤنٹین کو جا رہی تھی ایک چشم دید گواہ خاتون کے مطابق اس نے آسمان سے ایک لمبی سرخ روشنی کی لکیر کو نیچے گرتے دیکھا تھا۔ جہاز کے گرنے سے اس کھیت میں ایک چھ فٹ گہرا اور 150 فٹ چوڑا گڑھا پڑ گیا تھا جو جلد ہی پانی سے بھر گیا۔ امدادی جماعتوں کو اسی وجہ سے تباہ شدہ طیارے کے قریب آنے کے لیے گہرے کیچڑ سے گزرنا پڑا تھا باوجود موسلا دھار بارش کے طیارہ گھنٹوں اپنے ہی ایندھن کی آگ میں جلتا رہا۔ اگرچہ اس طیارے کے ٹکڑے ایک وسیع علاقہ میں پھیل گئے تھے مگر یہ طیارہ دراصل دو بڑے حصوں میں تقسیم ہو گیا تھا۔ یہ کھیت اگر آبادی سے الگ تھلگ نہ ہوتا تو زمین پر بھی کئی افراد اس حادثے کا شکار ہو جاتے۔

جہاز کو اس بری طرح نقصان پہنچا تھا کہ اس حادثے کی وجوہات کا سراغ نہیں لگایا جا سکتا تھا۔ 1965ء میں سرکاری طور پر اس حادثے کی تفتیش کا جو اعلان کیا گیا اس کے مطابق اس جیٹ طیارے کے پچ ٹرم سسٹم میں خرابی واقع ہو گئی تھی۔ پچ ٹرم سسٹم سے ہی طیارہ کی ناک کو اوپر یا نیچے کیا جاتا ہے اس ڈیوائس کی خرابی سے 1964ء میں بھی ڈی سی 8 کو ایک ایسا ہی حادثہ پیش آیا تھا۔

فضائی کمپنیاں کسی حادثے کے بعد اس پرواز کا نمبر استعمال نہیں کرتی مگر ایئر کینیڈا نے فلائٹ نمبر 831 کو اسی روٹ پر رواں دواں رکھا یہ پرواز جنیوا سے ٹورنٹو براستہ مانٹریال جاتی رہی۔

1964ء پیسیفک ایئر لائنز کی پرواز 773 پر قتل وخودکشی کی واردات

پیسیفک ایئر لائنز کی پرواز 773 ایک فیر چائلڈ F27A طیارہ تھا جو 7 مئی 1964ء صبح 6:49 پر سان ایمن' کیلی فورنیا میں کرش ہوگیا۔ یہ حادثہ امریکی شہری ہوابازی کی تاریخ میں اس لئے منفرد ہے کہ اس میں پہلی مرتبہ پرواز کے دوران دونوں پائلٹوں کو گولی مار کر ہلاک کر دیا گیا۔ اس کے بعد جس مسافر نے دونوں پائلٹوں کو قتل کیا تھا اس نے خود کو بھی گولی ماری جس کی وجہ سے یہ جہاز حادثے کا شکار ہوگیا اور 44 افراد جو اس جہاز پر موجود تھے بے موت مارے گئے۔

1960ء میں گرمائی اولمپک میں حصہ لینے والی فلپائن کی بادبانی کشتی رانی کی ٹیم کا ایک سابق رکن گونزیلز جو سان فرانسسکو کے ایک گودام میں کام کرتا تھا دماغی خلل اور ڈیپریشن کا مریض تھا۔ اس کے دماغ میں یہ خلل بیوی سے ناچاقی اور مالیاتی گھریلو پریشانیوں کی وجہ سے واقع ہوا تھا۔ جو اس کے پرواز 773 میں سفر کرنے سے کچھ ہی عرصہ پہلے رونما ہوئی تھیں۔ گونزیلز بری طرح قرضوں کے جال میں پھنسا ہوا تھا اور اس کی تقریباً آدھی آمدنی قرضوں کی اقساط کی ادائیگی میں صرف ہو جاتی تھی۔ مئی کے شروع ہی میں اس نے اپنے اور عزیزوں کو یہ کہنا شروع کر دیا تھا کہ 6 مئی بروز بدھ یا 7 مئی بروز جمعرات وہ مرجائے گا اور یہ ہفتہ اس کی زندگی کا آخری ہفتہ ہے۔ اپنی موت کے دن گننے کے ساتھ گونزیلز نے ایک دوست کے ذریعے سے ایک سمتھ اینڈ ویسن ہینڈ گن خریدی۔ پرواز سے ایک شام پہلے اس نے اپنے کئی دوستوں کو یہ گن دکھائی اور بتایا کہ وہ اس گن سے خود کو شوٹ کرے گا۔

F27 فیئر چائلڈ طیارے نے رینو سے صبح 5:54 منٹ پر ٹیک آف کیا۔ اس پر 33 مسافر اور عملے کے تین ارکان سوار تھے۔ یہ پرواز سان فرانسسکو جا رہی تھی۔ راستے میں اس نے شیڈول کے مطابق سٹاکٹن میں سٹاپ کرنا تھا۔ اس جہاز کا کپتان ارنسٹ تھا جس کی عمر 52 سال تھی جبکہ فرسٹ آفیسر اے اینڈرس کی عمر 31 سال تھی ان کے ساتھ ایئر ہوسٹس مارگریٹ شیفر تھی جو 30 سال کی تھی۔

سیرا نویدا کے پہاڑی سلسلے کو عبور کرنے کے بعد یہ طیارہ سٹاکٹن پہنچا یہاں دو مسافر جہاز سے اترے جبکہ 10 نئے مسافروں کو موت جہاز پر کھینچ لائی اور جہاز پر کل مسافر 41 ہو گئے

6:38 منٹ پر اس جہاز نے سٹاکٹن سے ٹیک آف کیا اور وہ سان فرانسسکو روانہ ہو گیا۔

6:48 منٹ پر جب جہاز کو سٹاکٹن سے اڑے ہوئے تقریباً 10 منٹ ہوئے تھے اوک لینڈ ایئر روٹ ٹریفک کنٹرول سنٹر کو اس پرواز سے آخری میسج موصول ہوا جس کے فوراً بعد یہ جہاز ایئر ٹریفک کنٹرول کے ریڈار کی اسکرین سے غائب ہو گیا۔

فلائٹ 773ء کو سان فرانسسکو ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے میں صرف چند ہی منٹ تھے گونزیلز کاک پٹ کے بالکل عقب میں بیٹھا تھا وہ اچانک اپنی سیٹ سے اٹھا اور کاک پٹ میں گھس گیا پھر اس نے اپنی دماغی خلل کی وجہ سے دونوں پائلٹوں کو گولی ماردی جس سے پائلٹ فوراً ہی مر گئے فلائٹ آفیسر اینڈرس شدید طور پر زخمی ہوتھا اور اس کی حالت نازک تھی 5000 فٹ کی شیڈولڈ بلندی پر اڑتے ہوئے پرواز 773 اچانک عمودی غوطے میں چلی گئی۔ زخمی اینڈرس نے فلائٹ کو اس عمودی غوطے سے نکالنے کی کوشش کرتے ہوئے اپنا آخری پیغام ریڈیو سے نشر کیا۔ خیال ہے کہ گونزیلز نے خود کو گولی مارنے سے پہلے زخمی فلائٹ آفیسر کو ایک بار پھر اپنی گولیوں کا نشانہ بنادیا جس سے جہاز پھر غوطے میں پڑ گیا۔

اوکلینڈ ایئر ٹریفک کنٹرول نے ایک مرتبہ پھر فلائٹ 773ء سے ریڈیائی رابطہ کرنے کی کوشش کی جو بے سود رہی اس پر ایئر ٹریفک نے ایک اور جہاز سے رابطہ کیا جو یونائیٹڈ ایئر لائن کی فلائٹ 593 تھی۔ اس پرواز کے عملے سے پوچھا کہ کیا انہوں نے فلائٹ 773 کو اپنے قریب سے گزرتے دیکھا ہے عملے نے پہلے تو نفی میں جواب دیا مگر جلد ہی ایئر ٹریفک کنٹرول کو بتایا کہ انہیں زمین سے ایک سیاہ دھوئیں کا بادل اوپر کو اٹھتے ہوئے دکھائی دیا ہے جو غالباً پٹرولیم میں آگ لگنے سے اٹھتا ہے۔ اوکلینڈ ایئر ٹریفک کنٹرول نے اس دھوئیں کے بادل سے اندازہ لگایا کہ یہ ضرور فلائٹ 773 کے کرش ہو جانے کی وجہ سے اٹھ رہا تھا۔

فلائٹ 773 ایک پہاڑی علاقے کونٹرا کوسٹا کاؤنٹی میں کرش ہونے کے بعد آگ کا شکار ہوئی تھی۔ فرسٹ آفیسر اینڈرس نے جو آخری ریڈیائی پیغام جہاز سے نشر کیا تھا جب اس کو ڈی صفر کیا گیا تو اس کا مطلب یہ تھا کہ کپتان کو اور مجھے گولی ماردی گئی ہے۔ کپتان چل بسا ہے میں طیارے کو سنبھالنے کی کوشش کر رہا ہوں۔

چشم دید گواہوں کے مطابق جہاز کی بلندی میں اچانک تبدیلی آئی اور وہ پہاڑوں سے جاٹکرایا۔ اس حادثے کے بعد شہری ہوابازی کے قوانین میں ترمیم کی گئی تاکہ کاک پٹ کو محفوظ بنایا جاسکے اور کوئی مسافر کاک پٹ میں داخل نہ ہو سکے۔

1965ء فلائٹ 663 فضائی بدحواسی کا شکار ہوگئی

ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 663 ایک شیڈولڈ فلائٹ تھی جو بوسٹن سے اٹلانٹا جارہی تھی۔ راستہ میں اس کا پہلا ٹھہرنے کا مقام جان ایف کینڈی ایئر پورٹ نیو یارک تھا دوسرا سٹاپ رچمنڈ ورجینیا تھا۔ 8 فروری 1965ء کی رات یہ DC7 طیارہ اس روٹ پر اپنی معمول کی پرواز پر تھا کہ جان بیچ سٹیٹ پارک نیو یارک پر سے گزرتے ہوئے تباہ ہوگیا۔ اس نے چند لمحے پہلے نیو یارک کے JFK AIR PORT سے ٹیک آف کیا تھا۔ اس پر سوار تمام 79 مسافر اور عملے کے 5 ارکان ہلاک ہوگئے۔

نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی بورڈ NTSB اور سول ایروناٹیکس بورڈ CAB کی تفتیش کے مطابق فلائٹ 663 نے سامنے سے آنے والی پرواز PAN AM 707 سے ٹکراؤ سے بچنے کے لیے جو اقدامات کیے انہیں کی وجہ سے فلائٹ 663 کا کپتان فضائی بدحواسی SPATIAL DISORIENTATION کا شکار ہوگیا اور جہاز پر اس کا کنٹرول ڈھیلا پڑ گیا جس کی وجہ سے یہ حادثہ رونما ہوا جو ڈگلس DC7 طیاروں کی تاریخ کا تیسرا بڑا حادثہ تھا۔

ڈگلس ڈی سی 7 جو فلائٹ 663 کی خدمات بجا رہا تھا۔ اس نے اپنی پہلی پرواز 1958ء میں کی تھی۔ وہ 18500 گھنٹے کی پرواز مکمل کر چکا تھا اس دوران اسے کپتان فریڈرک آر کارسن اڑا رہا تھا جس کی عمر 41 سال تھی سے ایسٹرن ایئر لائنز کی ملازمت میں 19 سال ہو چکے تھے اور اسے 12607 گھنٹے کی پرواز کا تجربہ تھا اس کا نائب کپتان فرسٹ آفیسر ایڈورڈ آرڈن تھا جسے 8550 گھنٹے کی پرواز کا تجربہ تھا اس کی عمر بھی 41 سال تھی۔

لوگن انٹرنیشنل ایئر پورٹ بوسٹن سے JFK ایئر پورٹ نیو یارک تک اس شام پرواز معمول کے مطابق تھی 6:20 منٹ پر 663 نے نیو یارک JFK ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا یہ ٹیک آف معمول کے مطابق تھا۔ اس کے بعد نیو یارک ایئر کنٹرول نے ریڈیائی رابطہ ایک دوسرے ٹریفک سنٹر ARTCC کو دیدیا جو لانگ آئی لینڈ پر واقع تھا۔ ARTCC نے پان امریکن ایئر ویز کی فلائٹ 212 بوئنگ 707 کے نیو یارک میں لینڈنگ کے لئے 4000 فٹ کی بلندی پر اترنے کی اطلاع دی جو فلائٹ 663 کے آس پاس ہی تھی۔

8 فروری 1965ء کی شب مطلع ابر آلود ہونے کی وجہ سے چاند اور ستارے دکھائی نہیں دے رہے تھے۔ جس کی وجہ سے گہرا اندھیرا چھایا ہوا تھا اور افق تک دکھائی نہیں دیتا تھا۔ ان

حالات میں جب یہ دونوں جہاز ایک ہی پوزیشن پر پہنچے تو ان کے پائلٹوں کو صحیح طور پر اندازہ ہو سکا کہ وہ ایک دوسرے سے کتنے فاصلے پر پرواز کر رہے تھے۔

فلائٹ 663 کی روانگی اور فلائٹ 212 کی اس علاقے میں آمد سے دونوں پائلٹ ان دونوں جہازوں کے براہ راست ایک دوسرے سے ٹکرانے کے خطرے سے دوچار ہو گئے۔ بوئنگ نے اس متوقع ٹکراؤ سے بچنے کے لئے دائیں طرف مڑ کر بلندی کم کرنا شروع کر دی۔ اس کے جواب میں ایسٹرن 663 بھی بہت زیادہ دائیں طرف کو ہٹا تاکہ دونوں طیارے حفاظت سے ایک دوسرے کے قریب سے گزر سکیں۔ پان ایم کے کپتان نے بعد ازاں اندازہ لگایا کہ یہ دونوں جہاز ایک دوسرے سے تقریباً 200 سے 500 فٹ کے فاصلے پر سے گزرے تھے۔ مگر فلائٹ 663 اپنے اس غیر معمولی طور پر موڑ کاٹتے ہوئے الار ہو کر ایک پہلو سے اٹھ جانے پر قابو نہ پا سکی شاید بدحواسی کے عالم میں پائلٹ کے ہاتھ پاؤں پھول گئے اور وہ طیارے کو اس مشکل سے نہ نکال سکا جس کے نتیجے میں یہ فلائٹ بحر اوقیانوس کے یخ بستہ پانیوں میں جا گری اور ایک دھماکہ کے بعد نارنجی رنگ کے شعلوں میں گھر گئی۔ جنہوں نے اس رات کی تاریکی کو کم کر دیا۔ مگر 84 قیمتی انسانی جانوں کی قیمت پر پان ایم کی پرواز 707 پہلی پرواز تھی جس نے ریڈیو پر اس حادثے کی اطلاع دی اس کے بعد ایئر کینیڈا کی فلائٹ 627 نے بحر اوقیانوس کی سطح پر ہونے والے دھماکے کی اطلاع دی یہ پرواز 663 سے کچھ ہی دیر پہلے نیویارک ایئرپورٹ سے اڑی تھی۔

بحر اوقیانوس کی سطح سے ٹکرا کر فلائٹ 663 ابتدائی دھماکے اور آگ لگ جانے کے بعد سمندر میں ڈوب گئی۔ پانی کی سطح سے ٹکرانے کے بعد یہ جہاز ٹکڑے ٹکڑے ہو کر تباہ ہو گیا۔ تمام 79 مسافر اور 5 عملے کے ارکان سطح سے ٹکراتے ہوئے ہلاک ہو گئے۔

15 بحری جہاز اور 11 ہیلی کاپٹر اور بہت سے امدادی غوطہ خور اس اُمید میں جہاز کے ڈوبنے کے مقام پر پہنچے کہ شاید کوئی ذی روح اس حادثہ سے زندہ بچ گیا ہو مگر کوئی زندہ نہیں بچا تھا۔ حادثے کے دو گھنٹے بعد جہاز کی باقیات سطح سمندر پر تیرنے لگیں۔ صبح سورج نکلنے کے وقت تک صرف 7 افراد کی لاشیں نکالی جا سکیں۔ اگلے تین دن کی تلاش کے بعد مزید تین لاشیں ملیں۔ تلاش کرنے والوں نے 40 میل کا ساحلی علاقہ چھان مارا مگر جہاز کے ملبے کے سوا اور کچھ نہ مل سکا۔ چونکہ یہ 7 ڈی سی طیارہ فلائٹ ریکارڈر سے لیس نہیں تھا اس لیے صرف ریڈیو ریکارڈنگ کی شہادتوں پر انحصار کرتے ہوئے یہ تفتیش کی گئی کہ 663 کا پائلٹ فضائی بدحواسی کا شکار ہو کر اپنے جہاز کو الار ہونے کی کیفیت سے نہ نکال سکا۔

1965ء سانحہ قاہرہ

1950ء کی دہائی میں ہونے والی جنگ سویز کے بعد پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز نے کراچی سے براستہ قاہرہ لندن جانے والی اپنی پروازوں کو منسوخ کر دیا تھا۔ تقریباً ساڑھے 8 سال بعد پی آئی اے نے قاہرہ کے لئے پروازوں کا سلسلہ 1965ء میں بحال کر دیا یہ پروازیں ہفتہ وار تھیں۔

دوسری افتتاحی پرواز کے لئے 19 مئی کی تاریخ مقرر کی گئی تھی جبکہ پہلی افتتاحی پرواز 12 مئی کو مہمان مسافروں کو ساتھ لے کر بوئنگ 720 طیارے میں کراچی سے قاہرہ کے لیے اڑی تھی۔ یہ پرواز 16 مئی کو بخیریت کراچی واپس پہنچ گئی تھی۔

19 مئی بروز بدھ 11 بجے رات پی آئی اے کی فلائٹ 705 نے معزز مہمانوں کے ساتھ ٹیک آف کیا اس دوسری پرواز میں زیادہ تر صحافی اور ٹریول ایجنٹ حضرات سوار تھے ان میں پریس ٹرسٹ کے صدر میجر جنرل ضیاء الدین اے پی پی کے پریذیڈنٹ اے کے قریشی، روزنامہ مشرق کے ابو صالح اصلاح، امروز کے حمید ہاشمی، نوائے وقت کے عرفان چغتائی اور کئی دیگر اخبارات کے نامور صحافی شامل تھے۔ اس پرواز میں مہمانوں کے خاطر تواضع کے لئے دو فلائٹ اسٹیوارڈ، سر جیلانی اور مسعود احمد چار ایئر ہوسٹس، محمودہ، نسیمہ، مومی اور نیپا کھی بھی سوار تھیں۔ تین ایسے مہمان بھی تھے جو مختلف وجوہات کی بنا پر اس فلائٹ پر سوار نہ ہو سکے تھے شاید ابھی ان کی زندگی کے کچھ دن اور باقی تھے۔

راستے میں اس پرواز نے سعودی عرب کے شہر دہران میں سٹاپ کیا اور پھر مصر کے معیاری وقت کے مطابق رات سوا دو بجے کے قرب اس جہاز کے کپتان علی اختر خان نے قاہرہ ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کیا اور جہاز کو قاہرہ ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی اجازت لی۔ مگر جیسے ہی طیارہ لینڈنگ کے لئے کم بلندی پر آیا طیارے کے پائلٹ نے کنٹرول ٹاور کو اطلاع دی کہ طیارے کے ونگ فلیپس میں خرابی پیدا ہوگئی ہے جس کے فوراً بعد کنٹرول ٹاور سے جہاز کا رابطہ ٹوٹ گیا۔ ایک زندہ بچنے والے مسافر کریمی کے مطابق جہاز اچانک کسی چیز سے ٹکرایا جس سے ایک دھماکہ ہوا اور دوسرے ہی لمحے کریمی صاحب نے دیکھا کہ وہ جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے کے باہر نرم ریت پر پڑے ہوئے ہیں اور جہاز کے شکستہ حصوں کو آگ لگی ہوئی ہے کریمی صاحب کہتے

ہیں کہ وہ چار بار جہاز کے اندر گئے اور ہر بار کسی زخمی مسافر کو گھسیٹ کر جہاز سے باہر لے آئے۔ صرف کریمی صاحب بفضل تعالیٰ ہوش وحواس میں تھے باقی اور پانچ مسافر جنہیں انہوں نے طیارے سے نکالا تھا نیم بے ہوش تھے اور زخمی ہونے کی وجہ سے کراہ رہے تھے۔ اس کے بعد جہاز میں لگی ہوئی آگ کی تپش اتنی بڑھ گئی کہ کریمی صاحب کے لئے جہاز کے اندر جانا ممکن نہیں رہا۔ ادھر صحرا میں دھند چھائی ہوئی اور رات گئے خنکی بڑھ گئی تھی کریمی صاحب نے خود اور دیگر زخمیوں کو جہاز سے لائے کمبلوں سے ڈھانپ کر سردی سے بچایا۔ صبح 7 بجے پی آئی اے کے تباہ شدہ طیارے کی تلاش شروع ہوئی تلاش کرنے والے ایک ہیلی کاپٹر کے پائلٹ نے دیکھا کہ قاہرہ سے دس میل کے فاصلے پر حلطون کی پہاڑیوں میں پی آئی اے کے جہاز کا ملبہ بکھرا ہوا ہے وہ جہاز کے ملبے کے قریب اترا اور زندہ بچنے والے مسافروں کو اس نے قاہرہ کے ہسپتال پہنچایا حادثہ میں جو افراد زندہ بچے ان خوش نصیبوں کے نام یہ تھے پی آئی اے کے جلال کریمی صاحب' پی آئی اے کے صلاح الدین صدیقی صاحب' کراچی کے امان اللہ کنڈا والا' گلوب ٹریولز کے ظہور الحق صاحب اور ہوٹل ڈی فرانس کے عارف رضا صاحب باقی 119 افراد اس حادثے میں مارے گئے۔

لندن ایئرپورٹ پر 20 مئی کو پی آئی اے کی فلائٹ 705 کا انتظار تھا مگر ہوائی اڈے کے نوٹس بورڈ پر پرواز کے منسوخ ہوجانے کی خبر آویزاں تھی جبکہ پی آئی اے کی ایک خاتون ٹیلی فون پر قاہرہ میں ہونے والے اس اندوہناک حادثے کی خبر دے رہی تھی اس المناک خبر کے پاکستان پہنچتے ہی لاہور کے اخبارات نے اس حادثے پر ضمیمے نکالے دن کے ایک بجے یہ خبر ریڈیو پاکستان پر نشر ہوئی تو ایک کہرام بپا ہوگیا۔

اس حادثے میں ہلاک ہونے والے پاکستانیوں کو قاہرہ کے ایک قبرستان میں دفن کیا گیا۔ جہاں آج بھی ان کی یادگار باقی ہے۔ پی آئی اے کا یہ جہاز یک دم کم بلندی پر آجانے کی وجہ سے کرش ہوا تھا۔ فلائٹ نارمل تھی اس لیے جہاز کے ریڈیو سے کوئی ایسا پیغام نہیں دیا گیا جس میں فلائٹ کو پیش آنے والے خطرے کا سراغ ملتا ہو۔

اس حادثے کی تفتیش سے پتہ چلتا ہے کہ یہ جہاز قاہرہ ایئرپورٹ پر اترتے ہوئے مناسب بلندی برقرار نہیں رکھ سکا اور نیچے آنے لگا یہاں تک کہ زمین سے ٹکرا گیا۔ تاہم اچانک بلندی برقرار نہ رکھنے کی وجوہات کا علم نہیں ہوسکا یہ پتہ ضرور چلا کہ لینڈنگ کے وقت اس جہاز کی نیچے آنے کی رفتار عام سے تین گنا تھی اگرچہ لینڈنگ گیئر نیچے آچکا تھا مگر جیسا کہ پہلے ذکر آیا جہاز کے فلیپس میں خرابی واقع ہوگئی تھی جس کی وجہ سے جہاز کے پر لیول پر نہیں تھے۔

1966ء ایئر انڈیا کی فلائٹ 101 کا حادثہ

ایئر انڈیا فلائٹ 101 شیڈولڈ مسافر فلائٹ تھی جو 24 جنوری 1960ء کو ماؤنٹ بلانک MONT BLANK کے قریب پہاڑیوں پر سے گزر رہی تھی اور حادثہ کا شکار ہوگئی۔

ایئر انڈیا فلائٹ 101 بمبئی سے لندن کے روٹ پر تھی اور حادثہ کے دن یہ فلائٹ ایک بوئنگ 707 طیارہ پر مشتمل تھی۔ جس کا نام ہندی زبان میں کنچن جنگا تھا۔ بمبئی سے روانگی کے بعد اس نے دو شیڈولڈ سٹاپ دہلی اور بیروت میں کیے اور تیسرا اسٹاپ وہ جنیوا میں کرنے والا۔ فلائٹ لیول 190 پر عملے کو ہدایات دیں گئیں کہ جہاز کو جنیوا ایئر پورٹ پر اتارنے کے لیے اس کی بلندی کم کرے لیکن اس وقت جب وہ مانٹ بلانک پر سے گزر چکا ہو۔ ادھر پائلٹ کے ذہن میں آیا کہ وہ مانٹ بلانک کو پہلے ہی پیچھے چھوڑ آیا ہے۔ لہٰذا اس نے جہاز کو نیچے لانا شروع کر دیا مگر ابھی اس نے مانٹ بلانک عبور نہیں کیا تھا اس لیے وہ مانٹ بلانک کی چوٹیوں سے جا ٹکرایا اور 15584 فٹ کی بلندی پر 106 مسافر اور 11 عملے کے افراد سب ہلاک ہو گئے۔

فلائٹ نمبر 101 کے 106 مسافروں میں انڈین اٹامک کمیشن کا سربراہ ڈاکٹر ہومی جہانگیر بھابھی شامل تھا۔ جو اس وقت کے بھارت کی ایک اہم ترین شخصیت تھی۔

اس وقت جب جہاز کے عملے نے جہاز کی بلندی کو فکس کیا تھا کہ وہ ماؤنٹ بلانک کے بلند کوہساروں کو آسانی سے عبور کر لے اور اس کی تمام چوٹیوں سے بلندی پر رہے۔ Vor کا سسٹم جہاز میں نصب تھا مگر یہ طیارہ بیروت سے اڑا تو اس کے ایک Vor ریسیور میں خرابی واقع ہوگئی تھی۔

تفتیش کرنے والوں نے اپنی رپورٹ میں لکھا کہ کپتان کو یہ معلوم تھا کہ اس کے طیارہ کا ایک Vor ریسیور خراب ہے پھر بھی اس نے ماؤنٹ بلانک کے کوہساروں کو عبور کرتے ہوئے جہاز کی پوزیشن کو سمجھنے میں غلطی کی اور اپنی اندازہ کردہ پوزیشن کو کنٹرولر کو رپورٹ کر دیا۔ جب کنٹرولر نے اپنے ریڈار کی اسکرین پر کپتان کی رپورٹ کو غلط پایا تو اس نے ایک ریڈیائی پیغام کے ذریعے اس کی اصلاح کرنے کی کوشش کی مگر فرانسیسی لہجے سے انگریزی بولنے میں تلفظ کی غلطیاں آئیں ان کی وجہ سے جہاز کا ریڈیو آپریٹر اس پیغام کو صحیح طور پر سمجھ نہیں سکا اور یوں کپتان اپنی غلطی کی تصیح نہ کر سکا۔ ایسی ہی غلطی 1950ء میں ایئر انڈیا کی ایک چارٹر فلائٹ 245 سے سرزد ہوئی تھی اور وہ بھی ماؤنٹ بلانک کی چوٹیوں سے ٹکرا کر تباہ ہوگئی تھی۔

ایئر انڈیا کے اس بوئنگ کا تباہ شدہ ڈھانچہ آج بھی پہاڑوں میں حادثے کے مقام پر موجود ہے۔ 2008ء میں ایک کوہ پیما کو کچھ انڈین اخبارات 23 جنوری 1966ء کے ملے تھے۔ ایئر انڈیا کی فلائٹ 245 کا ایک انجن بھی 2012ء میں اس کے علاوہ پٹ سن کی ایک بوری بھی ملی جس کا وزن 9 کلوگرام تھا اور انڈیا کی ڈپلومیٹک سروس کی ملکیت تھی۔ اس بوری میں انڈیا سے لندن بھیجنے والے اخبارات اور رسائل تھے۔

1966ء ماؤنٹ فیوجی پر تباہی

ماؤنٹ فیوجی یاما جاپان کا ایک متبرک پہاڑ ہے یہ جزائر جاپان کی سب سے بلند پہاڑی چوٹی بھی ہے۔ یہ آتش فشاں پہاڑ ٹوکیو کے ساٹھ میل مغرب میں واقع ہے۔ یہ آتش فشاں 1707ء کے بعد سے سرد پڑا ہے۔ BOAC کی فلائٹ 911 ایک راؤنڈ دی ورلڈ فلائٹ تھی یہ فلائٹ 5 مارچ کو ماؤنٹ فیوجی یاما کے قریب تباہ ہوئی تھی۔ یہ پرواز ایک بوئنگ 707 طیارے پر مشتمل تھی۔ اس کا کپتان برنارڈ ڈابسن تھا جو 45 سال کا تھا یہ نومبر 1960ء سے بوئنگ طیارے اڑا رہا تھا۔

5 مارچ کو یہ فلائٹ ٹوکیو سے ٹیک آف کرنے کے کچھ ہی دیر بعد کوہ فیوجی یاما کے قریب کریش ہوگئی تھی۔ یہ اس پرواز کا ٹوکیو سے ہانگ کانگ تک کے سفر کا آغاز تھا۔ اس سانحہ میں تمام 113 مسافر اور عملے کے 11 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ مسافروں میں سب سے زیادہ امریکی تھے جن کی تعداد 75 تھی۔ ان میں 26 جوڑے ایسے تھے جو اپنے پیچھے 63 بچے یتیم چھوڑ گئے۔ یہ ٹوکیو میں صرف ایک ماہ میں رونما ہونے والا تیسرا بڑا فضائی حادثہ تھا۔ 14 فروری کو ایک بوئنگ 727 طیارہ جو آل نیپون ایئرویز کی ملکیت تھا ٹوکیو ایئرپورٹ پر لینڈ کرتے ہوئے خلیج ٹوکیو میں جا گرا تھا BOAC کے طیارے کی تباہی سے صرف 24 گھنٹے پہلے ایک کینیڈین پیسفک ایئر لائنز کا ڈگلس ڈی سی 8 جیٹ ٹوکیو ایئرپورٹ کے رن وے پر لینڈ کرتا ہوا تباہ ہوگیا تھا جس میں 64 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔

BOAC کے طیارے کی تباہی کے اگلے دن شہری ہوابازی کے ماہرین نے یہ خیال ظاہر کیا کہ ماؤنٹ فیوجی پر چلنے والی تیز ہوائیں اس حادثے کی ذمہ دار تھیں۔ 12389 فٹ بلند یہ چوٹی ہواؤں کی تیز رفتاری کے لیے بدنام ہے۔ یہ ہوائیں اکثر ہوائی جہازوں کو نقصان پہنچا دیتی ہیں۔

BOAC کی فلائٹ 915 سان فرانسسکو سے ہانگ کانگ کے لیے چلتی تھی اور پہلے مرحلے میں یہ فرانسسکو سے ہونولولو پہنچتی تھی پھر یہاں سے اگلے مرحلے میں اس کا دوسرا اسٹاپ فوکوکا ایئربیس جاپان پر ہوتا تھا یہ فوکوکا سے ٹوکیو پہنچتی تھی اور یہاں سے ہانگ کانگ۔ یہ فلائٹ حادثے کے دن 12:40 منٹ پر ٹوکیو پہنچی تھی۔ 13:42 منٹ پر اس پرواز کے عملے نے ایئر کنٹرولر سے اپنے طیارے کے انجن اسٹارٹ کرنے کی اجازت طلب کی اور پھر طیارے نے ٹیک

آف کیا اور وہ کوہ فیوجی کے قریب پہنچ گیا۔ کپتان اپنے طیارے کے مسافروں کو جاپان کے اس مقدس پہاڑ کی زیارت کرانا چاہتا تھا جو اگلے لمحوں میں اس پرواز کا مدفون بننے والا تھا۔ جہاز اس وقت 16000 فٹ کی بلندی پر تھا یہ بلندی چوٹی سے 3776 فٹ زیادہ تھی۔

جہاز جب ماؤنٹ فیوجی کی طرف بڑھ رہا تھا وہ ماؤنٹ فیوجی پر چلنے والی تیز ہواؤں کے دھارے میں پھنس گیا اور اسے ہوا کے طوفان خیز تلاطم اور لی ویوز Leewaves کا سامنا کرنا پڑا جس کی وجہ سے جہاز فوری Structural Failure کا شکار ہو گیا حادثہ کے وقت کوہ فیوجی پر ہوائیں 60 سے 70 ناٹ کی رفتار سے چل رہی تھیں۔ اس حادثے سے صرف 30 منٹ پہلے سیٹلائٹ سے موسمیاتی تصویریں لی گئیں تھیں۔ ان تصویروں میں ماؤنٹ فیوجی پر طوفانی لی ویوز اور لینٹکولر بادل صاف دکھائی دے رہے تھے۔ تاہم یہ حادثہ کے مقام سے ذرا فاصلے پر تھے۔

حادثے کے بعد ایک امریکی طیارہ جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے کا سراغ لگانے کے لئے ماؤنٹ فیوجی پر بھیجا گیا تو وہ خود بھی تلاطم خیز ہواؤں میں پھنس گیا اور پائلٹ جہاز پر کنٹرول کھو بیٹھا۔ قریب تھا کہ یہ جہاز بھی کریش ہو جاتا کہ پائلٹ نے جہاز پر قابو پالیا مگر لینڈ کرنے کے بعد اس جہاز کی بھی مکمل دیکھ بھال کی گئی۔

حادثے کا شکار ہونے والے طیارے کے مسافروں میں سے ایک نے آخری لمحات کی فلم بنائی تھی جو بعد میں تفتیش کرنے والوں کو ملی انہیں یہ فلم دیکھ کر پتہ چلا کہ طیارہ طوفان خیز تلاطم کا شکار ہوا تھا۔ تاہم اس فلائٹ کا ڈیٹا ریکارڈر جہاز میں لگنے والی آگ سے تباہ ہو گیا۔ اس جہاز میں البتہ کاک پٹ کی آوازیں ریکارڈ کرنے والا کوئی آلہ نصب نہیں تھا اور نہ ہی اس فلائٹ کے ریڈیو آپریٹر نے کوئی ایس او ایس کا پیغام نشر کیا تھا۔

تفتیش کنندگان کے نزدیک اس طیارے کی تباہی کا سبب یہ تھا کہ یہ طیارہ جاپانی شہر گوٹمبا سے گزرتے ہوئے شدید فضائی تلاطم میں پھنس گیا تھا جس کی وجہ سے جہاز کی اسٹرکچر فیل ہو گئی تھی جو اس طیارے کے ڈیزائن پر زیادہ فضائی دباؤ کا نتیجہ تھا۔

1967ء سانحہ نکوسیا برطانیہ

The Nicosia Britannia Disaster سانحہ نکوسیا برطانیہ ایک برسٹل برطانیہ طیارہ کے حادثے میں 126 مسافروں اور عملے کے افراد کی اموات کا نام ہے۔ یہ طیارہ سوئس ایئر لائن گلوب ایئر کا ملکیتی طیارہ تھا۔ یہ جزیرہ قبرص پر نکوسیا سے 22 میل جنوب میں زمین سے جا ٹکرایا تھا۔

20 اپریل 1967ء کو برطانیہ ایک چارٹر فلائٹ پر بنکاک سے کچھ سیاح سوئٹزرلینڈ کے شہر باسل لے کر جا رہا تھا۔ اس نے پہلا سٹاپ کولمبو سری لنکا میں کیا۔ اس کے بعد یہ طیارہ بمبئی کے چھترپتی شیواجی ایئرپورٹ پر اترا اس کی اگلی منزل قاہرہ تھی مگر موسم کی خرابی کی وجہ سے عملے نے اس پرواز کا رخ نکوسیا' قبرص کی طرف موڑ دیا مگر بدقسمتی اس جزیرے پر بھی اس وقت طوفانی کیفیت تھی۔ اسی طوفان بادوباراں میں پائلٹ نے نکوسیا ایئرپورٹ پر لینڈ کرنے کے لئے تین کوششیں کیں۔ تیسری کوشش کے دوران طوفان کی تندی کی وجہ سے طیارہ ایک نزدیکی پہاڑی سے جا ٹکرایا اور شعلوں کی نذر ہو گیا۔

اس حادثے میں دو جرمن اور دو سوئس مسافر زندہ بچے ان میں سے تین شدید زخمی تھے۔ انہیں نکوسیا کے نزدیک واقع ایک اقوام متحدہ کے فیلڈ ہسپتال لے جایا گیا جبکہ چوتھا مسافر بالکل زخمی نہیں ہوا تھا۔ اس حادثے میں کل 126 افراد مارے گئے جن میں 116 مسافر اور 10 عملے کے افراد شامل تھے۔

1967ء ہینڈرسن وائل کا فضائی ٹکراؤ

19 جولائی 1967ء کو ہینڈرسن وائل شمالی کیرولینا' امریکہ میں ایکسپیڈ مانٹ ایئر لائنز کے بوئنگ 727 اور ایک دو انجن سیسنا 310 طیارے میں فضائی ٹکراؤ ہو گیا جس میں دونوں جہاز تباہ ہو گئے اور ان پر سوار تمام مسافر ہلاک ہو گئے۔

یہ دونوں طیارے حادثے کے وقت ایشوائل ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کیے ہوئے تھے اور دونوں ہی اپنے محل وقوع کو سمجھنے کے لئے غلطی کر رہے تھے۔

یہ پہلا فضائی حادثہ تھا جس کی تفتیش نئے وجود میں آنے والے نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی بورڈ نے کی تھی اس بورڈ نے سول ایروناٹیکس بورڈ کی جگہ لی تھی NTSB کی رپورٹ میں ابتدائی غلطی سیسنا طیارے کے پائلٹ پر ڈال دی گئی تھی جس کی وجہ سے یہ حادثہ رونما ہوا تھا۔ حادثے کے دوران سیسنا پائلٹ ایئر کنٹرول سے بات چیت کر رہا تھا۔ سیسنا طیارے کے پائلٹ کی گفتگو سے تفتیش کنندگان نے اندازہ لگایا تھا کہ وہ ایک ناتجربہ کار پائلٹ تھا اور اسے فلائٹ انسٹرومنٹ سے گہری واقفیت حاصل نہیں تھی۔

2006ء میں حادثے کے تقریباً 56 سال بعد ایک فضائی حادثات کے مؤرخ پال بال جس نے کئی سال اس حادثے پر تحقیق کی تھی NTSB کی تفتیش کو غلط قرار دیا تھا۔ اس مؤرخ نے NTSB کو یہ کیس دوبارہ کھولنے پر مجبور کر دیا تھا۔ پال بال نے ثابت کر دیا تھا کہ NTSB رپورٹ میں سے یہ بات حذف کر دی گئی تھی کہ سیسنا کے پائلٹ نے اپنے طیارے کے آگے بڑھنے کی رپورٹ ایئر کنٹرولر کو کر دی تھی۔ جس سے ایئر کنٹرولر ان دونوں طیاروں میں ہونے والے فضائی ٹکراؤ سے آگاہ ہو گئے تھے۔ رپورٹ کے مطابق اس پوائنٹ پر پہنچ کر ایک 4 سیکنڈ کا وقفہ آ گیا تھا۔ مگر مؤرخ کی تحقیق کے مطابق ایسا کوئی وقفہ نہیں آیا تھا۔ اس کے علاوہ NTSB کی رپورٹ میں یہ بھی نہیں بتایا گیا تھا کہ حادثے کے وقت بوئنگ کے کاک پٹ کے ایش ٹرے میں آگ لگی ہوئی تھی اس کا پتہ بعدازاں کاک پٹ وائس ریکارڈر سے چلا تھا۔ اسی آگ کی وجہ سے بوئنگ 727 کے عملے کی توجہ 25 سیکنڈ کے لیے طیارے کی نیوی گیشن سے ہٹ گئی تھی۔

سب سے اہم پوائنٹ جو مورخ پال بال نے اٹھایا وہ یہ ہے کہ NTSB کے مین تفتیش کنندہ کو بوئنگ کے عملے کی غلطی تسلیم کرنے پر اعتراض تھا کیونکہ اس کا ایک بھائی پیڈمانٹ فضائی

کمپنی کا نائب صدر اور پیڈ مائنٹ ایئر لائنز کا ڈائریکٹر تھا۔ اس کے علاوہ اس فضائی مورخ نے یہ نکتہ بھی بیان کیا تھا کہ اپنے قیام کے وقت NTSB مکمل طور پر خود اختیار نہیں تھا اور اس پر امریکہ کے وفاقی ایوی ایشن بورڈ کی چھاپ موجود تھی۔ اور یہ دونوں ادارے امریکہ کے محکمہ ٹرانسپورٹیشن کو رپورٹ پیش کرنے کے پابند تھے۔

مفادات کے اسی تضاد کی وجہ سے NTSB نے پیڈ مانٹ کمپنی اور ایئر ٹریفک کنٹرولر کی غلطیوں کو رپورٹ سے حذف کر دیا تھا۔

2007ء میں NTSB نے اپنی پہلی رپورٹ کی تصدیق کا فیصلہ کرنے کے لیے اس کیس پر نظر ثانی کی اور مؤرخ پال بال کو ایک خط لکھا کہ اس کے دلائل غیر مصدقہ ہیں اور ثبوت کے محتاج ہیں۔

1968ء............اور جہاز کو آگ لگ گئی

1968ء میں BOAC کمپنی نے لندن سے سڈنی تک بوئنگ 707 کی ایک پرواز براستہ زیورچ سوئٹزرلینڈ اور سنگاپور چلائی تھی۔ یہ فلائٹ 712، 8 اپریل 1968ء کو اس کے انجن میں آگ لگنے سے ایک بڑی آگ کا شکار ہوگئی۔ یہ انجن اس پرواز کے دوران جہاز سے الگ ہوگیا تھا۔ اس جہاز نے ہونسلو ایئرپورٹ پر ایک کامیاب ایمرجنسی لینڈنگ کی تھی اس لینڈنگ کے بعد چیک لسٹ کے الجھاؤ اور کیپٹن کی توجہ ہٹ جانے سے 127 جہاز پر سوار افراد میں سے 5 موت کا شکار ہوگئے۔

اس حادثے میں مبتلا لوگوں نے جرأت اور بہادری سے کام لیا اس پر ان میں سے ایک کو جارج کراس، ایک کو برٹش ایمپائر میڈل اور ایک کو MBE ملا۔ اس حادثے کے نتیجے میں BOAC نے طیاروں کے انجنوں کی دیکھ بھال کی چیک لسٹیں تبدیل کر دیں تاکہ آئندہ طیاروں کے انجنوں میں لگ جانے والی آگ سے بچا جاسکے۔

فلائٹ 712 نے 15:27Pm پر ہیتھرو ایئرپورٹ لندن سے ٹیک آف کیا یہ اسکے ٹیک آف کرنے کے شیڈولڈ ٹائم سے 12 منٹ تاخیر کے ساتھ تھا۔ اس پرواز پر 127 افراد سوار تھے جس میں عملے کے ارکان بھی شامل تھے۔ یہ جہاز مسافروں کے ساتھ بہت سامان اور ریڈیو آئسوٹوپ لے کر جا رہا تھا جو یونیورسٹی ہسپتال یروشلم کے لیے تھے ٹیک آف کرنے کے کچھ ہی سیکنڈ بعد جہاز پر ایک دھماکہ ہوا اور جہاز کپکپانے لگا تھروٹل کنٹرول نمبر دو انجن بند ہوگیا۔ اس جہاز کے کیپٹن ٹیلر نے فلائٹ انجینئر تھامس بکس کو ایک انجن فیلیئر ڈرلر کرنے کا آرڈر دیا مگر فلائٹ انجینئر اور چیک کیپٹن جیوفرے ماس دونوں ہی طیارے کے نچلے حصے کی خرابی کی وارننگ دینے والے ہارن کو ختم کرنے کی کوشش کر رہے تھے۔ ادھر فلائٹ کے فرسٹ آفیسر فرانس کرک لینڈ نے غلطی سے آگ لگ جانے کی وارننگ دینے والی گھنٹی کو معطل کر دیا جس کی وجہ سے جہاز کے ونگ میں لگی ہوئی آگ کو نظرانداز کر دیا گیا۔ جب چیک کیپٹن ماس نے طیارے کے پر میں آگ لگی دیکھی تو 12:29 منٹ پر جہاز سے MAYDAY کا سگنل نشر کیا گیا۔

ایئر کنٹرول ٹاور سے جان ڈیوس اس جہاز کو ٹیک آف کرتے دیکھ رہا تھا جب اسے جہاز کے ایک ونگ میں لگی ہوئی آگ دکھائی دی تو اس نے غلطی سے اسے جہاز کے پر پر ڈھلتے

ہوئے سورج کا عکس سمجھ لیا مگر جلد ہی ڈیوس نے بھانپ لیا کہ جہاز میں آگ لگی ہوئی ہے ڈیوس نے فوراً ہی فلائٹ 712 سے ریڈیائی رابطہ کر کے اسے ہدایت دی کہ وہ ایک بائیں طرف کا موڑ کاٹ کر فوراً رن وے 218 پر لینڈ کرے اس کے ساتھ ہی اس نے ایئرپورٹ پر کرش لینڈنگ کا بٹن دبا دیا تا کہ متعلقہ سروسز الرٹ ہو جائیں کہ ایک فضائی حادثہ رونما ہو گیا ہے ساتھ ہی آگ بجھانے والے عملے کو بھی خبردار کر دیا گیا۔

ادھر جہاز کے ونگ میں لگی ہوئی آگ کی تپش بڑھ جانے کی وجہ سے فیوز لاج کے عقب میں لگی ہوئی پورٹ سائیڈ ونڈوز پگھلنے لگیں جب جہاز تھراپ پر سے اڑتے ہوئے گزرا تو اس کا جلتا ہوا انجن ونگ سے الگ ہو کر زمین پر ایک گڑھے میں جا گرا اس گڑھے میں بچے کھیل رہے تھے مگر کوئی جانی نقصان نہیں ہوا۔ اس وقت جہاز نے اپنا لینڈنگ گیئر نیچے اتار لیا مگر یہ اپنی پوری لمبائی میں جہاز سے نہ نکلا جہاز اس وقت 3000 فٹ کی بلندی پر تھا اور 225 یا 417 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑ رہا تھا۔ ایئر ہوسٹس جینفر شویریر نے مسافروں میں ایمرجنسی لینڈنگ کے طریقوں کا اعلان کیا تا کہ مسافر بصورت ایمرجنسی لینڈنگ محفوظ رہیں۔ تاہم خود بے یقینی کی کیفیت کا شکار تھی اور اسے یقین نہیں تھا کہ وہ جہاز کے فضا میں پھٹنے سے پہلے واقعی ایمرجنسی لینڈنگ کر سکیں گے۔

ادھر جہاز کے عملے کو محسوس ہو رہا تھا کہ شاید یہ جہاز کبھی بھی رن وے 281 پر لینڈ نہیں کر سکے گا۔ اسی وجہ سے انہوں نے Mayday کا سگنل نشر کر دیا تھا ان حالات میں ایئر کنٹرولر ڈیوس نے جہاز کو رن نمبر 05 پر لینڈ کرنے کی اجازت دے دی۔ جو 7733 لمبا تھا۔ ایئر کنٹرولر نے رن وے نمبر 28 پر لینڈ کرنے والی دو پروازوں کو فضا میں چکر لگانے کا کہا تا کہ فلائٹ 712 کو کوئی پریشانی نہ ہو۔ جہاز کے عملے نے فوراً رن وے نمبر 05 پر لینڈ کرنے کی آفر قبول کر لی اگرچہ یہ رن وے کسی بڑے طیارے کے لینڈ کرنے کے لیے چھوٹا تھا اور اس پر 11S کے آلات بھی نصب نہیں تھے تاہم کیپٹن ٹیلر اس رن وے پر اپنے جہاز کو اتار سکتا تھا۔ اور رفتار کم کرنے کے لئے وھیل بریکس اور ریورس انجن چلا کر جہاز کو روک سکتا تھا۔ جہاز نے رن وے کو ٹچ کیا اور وہ 1400 گز کے فاصلے کو طے کرتا ہوا بہر حال رک گیا۔ جہاز نے ایک پرفیکٹ ایمرجنسی لینڈنگ کی تھی۔ کیپٹن ٹیلر نے ڈیوس سے مسافروں کو نکالنے کی کوشش کرنے کی اجازت طلب کی مگر اس سے پہلے ہی عملہ جہاز کے ایمرجنسی گیٹ کھول چکا تھا عملے نے آگ بجھانے کی بھی کوشش کی مگر

اس سے پہلے ہی جہاز کا ایک پورٹ ونگ دھماکے سے اڑ گیا۔اس وجہ سے جہاز میں نصب آگ بجھانے کے آلات کام میں نہ لائے جاسکے۔جہاز سے MADAY کا پیغام 5:29 پر نشر کیا گیا تھا جبکہ جہاز 5:31 پر لینڈ کر گیا۔چونکہ یہ سب کچھ بہت کم وقت میں ہوا اس لئے ایمرجنسی سروسز جہاز کے نیچے فوم کی تہہ نہ بچھا سکے جو اس وقت ہوائی حادثات پیش آنے پر بچھائی جاتی تھی۔عملے نے اگلے حصے کے دروازوں اور عقبی دروازوں سے مسافروں کو جہاز سے باہر نکالنا شروع کر دیا۔جہاز کے پروں کے ساتھ اوور ویوا ایگزٹ سے بھی مسافروں کو اتارا جانے لگا مگر جلد ہی آگ تیز ہوگئی اور یہ راستہ بند کرنا پڑا اگلے حصے کے ایمرجنسی گیٹ کو استعمال کرنے سے پہلے ہی آگ لگ گئی۔183 افراد کو سٹار بورڈ گیلی دروازے سے باہر نکالا گیا آخر میں صرف سات مسافر رہ گئے جنہوں نے جہاز سے کود کر نکلنا تھا۔انہی میں ایک ہیریسن تھی وہ باہر کودنے کے لیے آگے بڑھی مگر پھر پیچھے کی طرف پلٹ گئی اور جہاز کی فیوز لاج کو لگی آگ کے شعلوں میں گم ہوگئی اس کی اس بہادری پر برطانیہ کی حکومت نے اسے جارج کراس دیا جو برطانیہ کا سب سے بڑا تمغہ بہادری ہے۔اس ساری بھاگ دوڑ میں پانچ افراد ہلاک ہوگئے جبکہ 38 زخمی ہوئے۔طیارے کے مسافروں میں ایک پوپ سنگر مارک ویز بھی شامل تھا جو جینس کورلاس سے شادی کرنے کے لئے آسٹریلیا جا رہا تھا۔

اس حادثے کی تفتیش کے بعد یہ بات سامنے ائی کہ جہاز کے انجن میں METAL FATGUE کی وجہ سے آگ لگی تھی۔یہ طیارہ روم میں ایتھنز جاتے ہوئے اغوا بھی ہو چکا تھا اور دمشق ایئرپورٹ پر اس میں ایک بم دھماکہ بھی ہو چکا تھا۔مارچ 80 میں اس طیارے کو سروس سے فارغ کر دیا گیا۔جبکہ یہ 1969ء میں دوبارہ سروس میں لے لیا گیا تھا اور اگلے دس سال سروس میں رہا۔

1969ء اور طیارہ زمین پر آرہا

ویاسا فلائٹ 742 میراکائبو MARACAIBO وینیز ویلا سے میامی، فلوریڈا کے لیے روانہ ہوئی مگر ٹیک آف کے بعد DC 9:30 طیارہ کرش سے پہلے پاور لائنز سے ٹکرا گیا اور پھر لاٹرینیڈاڈ میکرائیو میں گر گیا۔ اس حادثے میں نہ صرف جہاز پر سوار 84 افراد ہلاک ہو گئے بلکہ زمین پر موجود 71 افراد بھی مارے گئے۔ یہ DC9 جو اس حادثے میں تباہ ہوا لیز پر Avensa کمپنی سے لیا گیا تھا اور صرف چند ہفتوں سے سروس میں تھا۔ ویاسا فضائی کمپنی عموماً طور پر طیارے لیز پر حاصل کرتی تھی۔

اس المناک حادثے کا سبب جس میں 155 سے زائد افراد ہلاک ہو گئے رن وے پر لگے ہوئے نقص زدہ ٹمپریچر سنسر تھے اس کے علاوہ ٹیک آف کے وقت غلط انفارمیشن پر بھروسہ کیا گیا تھا اس کے علاوہ یہ طیارہ 5000 پونڈ سے زائد وزن سے اوورلوڈ تھا اس حادثے کے دو دن بعد وینیز ویلا کی حکومت کے وزیر برائے پبلک ورکس نے ایک بیان میں بتایا کہ اس حادثے کا ایک سبب رن وے کی لمبائی بھی تھی جو کم تھی۔

فلائٹ 742 کی تباہی DC9-30 کی پہلی تباہی تھی یہ حادثہ اس قسم کے طیاروں کے حادثوں میں سب سے زیادہ خوفناک تھا۔ اس کے علاوہ یہ حادثہ وینیز ویلا کی فضائی تاریخ کا بھی اب تک رونما ہونے والا بڑا حادثہ تھا۔ اس کے بعد کہیں 36 سال بعد ویسٹ کیریبین ایئرویز کی فلائٹ 708 جو ایک میکڈونل ڈگلس MD80 طیارہ تھا اور DC طیاروں کے بعد کی سیریز سے تعلق رکھتا تھا کا حادثہ وینیز ویلا میں رونما ہوا تھا جو اپنے وقت کا سب سے بڑا فضائی حادثہ تھا۔

1969ء طیارے کا اغوا اور تباہی

ٹرانس ورلڈ ایئر لائن کی پرواز 840 نے لینارڈو ڈاونچی ایئر پورٹ روم سے ٹیک آف کیا اور یہ فلائٹ بن گوریان ایئر پورٹ تل ابیب اسرائیل کے لئے روانہ ہوئی تھی۔ یہ پرواز 29 اگست 1969ء کو اغوا کر لی گئی اگرچہ اس حادثے میں اس پرواز کو سخت نقصان پہنچا مگر کوئی ہلاکت رونما نہیں ہوئی۔ صرف دو یرغمالی دو ماہ کے لئے یرغمال کر لیئے گئے۔ اگست 1969ء میں فلسطینی تنظیم آزادی سے تعلق رکھنے والے گروہ PELEP کے رہنماؤں کو خبر ملی کہ یٹز یک رابن جو امریکہ میں اسرائیل کا سفیر تھا وہ ٹرانس ورلڈ ایئر لائنز کی فلائٹ 840 پر سوار ہے جو روم سے ایتھنز، تل ابیب پرواز پر تھی۔ اس پرواز کو دو فلسطینی مجاہدوں لیلیٰ خالد اور سلیم عیساوی نے ہائی جیک کر لیا۔ اغوا کا یہ عمل کامیاب رہا اگرچہ اسرائیلی سفیر اس پر سوار نہ تھا۔ ہائی جیکروں نے مطالبہ کیا کہ پائلٹ طیارے کو دمشق ایئر پورٹ پر لینڈ کرے۔ طیارے کے تمام مسافروں کو سوائے دو اسرائیلی مسافروں کے رہا کر دیا گیا۔ دمشق ایئر پورٹ پر طیارے کی فیوز لیج کو آگ لگ جانے سے شدید نقصان پہنچا۔ دو اسرائیلی یرغمالیوں کو کہیں جا کر دسمبر 69ء میں 71 شامی اور مصری اسرائیلی قید میں موجود فوجیوں کے بدلے میں رہا کیا گیا۔ بعد ازاں بوئنگ کمپنی نے اس طیارے کی مرمت کر دی اور اس کا نوز سیکشن نیا لگا دیا۔ یاد رہے یہ وہی طیارہ تھا جو 8 اپریل 1968ء کو ہیتھرو ایئر پورٹ لندن پر آتشزدگی سے قریباً تباہ ہو گیا مگر اسے مرمت کے بعد سروس میں لے لیا گیا تھا۔

1970ء جہاز کے عملے کی اندوہناک غلطی

اس وقت کے ٹورنٹو ایئرپورٹ پر 5 جولائی 1970ء کو انتہائی خوفناک فضائی حادثہ رونما ہوا۔ یہ ایئرپورٹ آج کل پیئرسن انٹرنیشنل ایئرپورٹ ٹورنٹو کہلاتا ہے یہ حادثہ ایئر کینیڈا کی فلائٹ 621ء ڈگلس ڈی سی 8 کو مانٹریال سے لاس اینجلس جاتے ہوئے پیش آیا تھا۔

کیپٹن پیٹر ہملٹن اور فرسٹ آفیسر ڈونلڈ رولینڈ اس پرواز سے پہلے بھی کئی اور پروازوں کو اڑا چکے تھے جہاز پر دونوں میں یہ بحث چل رہی تھی کہ ہوائی جہاز کو ہوا کے بہاؤ میں رکاوٹ ڈال کر اس کی رفتار دھیمی کرنے والے آلہ SPOILER کو کب متحرک کیا جائے؟ دونوں اس پر متفق تھے کہ فائنل اپروچ کے دوران یہ آلہ متحرک نہیں کرنا چاہیے۔

کپتان انہیں زمین پر متحرک کرنے کے حق میں تھا جبکہ کو پائلٹ کے نزدیک ان آلات کو دوران پرواز متحرک کرنا ہی قابل ترجیح تھا۔ اخر دونوں پائلٹوں میں یہ معاہدہ طے پا گیا کہ جب کپتان جہاز اڑا رہا ہو تو فرسٹ آفیسر زمین پر سپائلر کو متحرک کرے گا جیسا کہ کپتان کو پائلٹ کے نزدیک قابل ترجیح تھا۔

اس موقع پر کپتان جہاز کو لینڈ کر رہا تھا۔ رن وے سے 60 فٹ کے دوری پر کپتان نے جہاز کی پاور کو کم کر دیا اور کو پائلٹ کو سپائلر متحرک کرنے کا اشارہ دیا جس پر کو پائلٹ نے فوراً ہی سپائلر کو متحرک کر دیا جس کی وجہ سے جہاز فوراً ہی نیچے جانے یا دھنسنے لگا۔ کیپٹن نے اس کو سمجھتے ہوئے کہ کیا ہونے جا رہا ہے فوراً چاروں انجنوں کے تھرسٹ کو چالو کر دیا کپتان کے اس عمل سے اگرچہ جہاز کی نوز اوپر کی اٹھ گئی مگر خود جہاز کو نیچے گرنے سے نہ روکا جا سکا اور جہاز رن وے سے جا لگا اس زور سے کہ نمبر 4 انجن اور اس کو سہارا دینے والا پائلن جہاز کے ونگ سے اکھڑ کر دور جا گرا۔ اچانک یہ سب کچھ ہو جانے پر کو پائلٹ کو اپنی غلطی کا احساس ہوا اور وہ پائلٹ سے معذرت خواہ ہوا۔ ادھر آخر کار جہاز بلند ہوا تاکہ رن کے گرد چکر لگا سکے مگر تھا اور جہاز سے ایندھن رس رہا تھا جس نے جلد ہی آگ پکڑ لی فرسٹ آفیسر نے ایئر کنٹرولر کو اس رن وے پر لینڈ کرنے کی اجازت دینے کی درخواست کی مگر اسے بتایا گیا کہ جہاز کا انجن گرنے کی وجہ سے یہ رن وے بند کر دیا گیا ہے اور اسے دوسرے رن وے پر لینڈ کرنے کی ہدایات دیں۔ گراؤنڈ سے ابتدائی ٹکر کے صرف اڑھائی منٹ بعد جہاز کے جس پر سے انجن نمبر 4 ٹوٹ کر گرا تھا اس میں دھماکے سے آگ لگ

گئی جس سے اس پر کے دوسرے حصے بھی ٹوٹ کر زمین پر جا گرے۔ پہلے دھماکے کے صرف 6 سیکنڈ بعد نمبر 13 انجن کے نصب کے مقام پر دوسرا دھماکہ ہو گیا جس سے نمبر 13 انجن اور اس کا پائلن Pyln بھی جہاز سے الگ ہو کر شعلوں کے غلاف میں لپٹ کر زمین پر جا گرے دوسرے دھماکے کے اڑھائی سیکنڈ بعد ایک تیسرا دھماکہ ہوا جس سے جہاز کا دایاں پر تقریباً تباہ ہو گیا جس کے ساتھ ہی خود جہاز بھی ناک کے بل غوطہ کھا کر زمین پر آ گیا جس تیز رفتاری سے یہ جہاز زمین پر گرا تھا اس کے پرخچے اڑ گئے۔ اور جہاز پر سوار 109 افراد میں سے ایک بھی زندہ نہ بچ سکا ان میں 100 مسافر اور 9 عملے کے افراد شامل تھے۔ یوں پائلٹوں کی معمولی سی غلطی نے سب کو ہلاکت کا شکار کر دیا۔

یہ ایئر کینیڈا کی تاریخ کا دوسرا بڑا ہلاکت خیز حادثہ تھا جبکہ پہلا حادثہ نومبر 1963ء میں ایئر کینیڈا کی فلائٹ 831 کو پیش آیا تھا جس میں 118 افراد کی جان چلی گئی تھی۔

جہاز جس مقام پر گرا وہاں آٹھ سے دس فٹ گہری جھری پڑ گئی۔ جہاز کے تباہ شدہ حصوں کے ساتھ ساتھ 100 گز کے اندر انسانی اعضا لاشیں اور دیگر سامان بکھر گیا اگرچہ ایئر کینیڈا نے تباہ شدہ فلائٹ 621 کا نمبر تو منسوخ نہیں بلکہ ہیلی فیکس سے ٹورنٹو کے لئے یہ فلائٹ شروع کر دی مگر مانٹریال سے لاس اینجلس کے لیے اپنی یہ پرواز معطل کر دی۔

1970ء 5طیاروں کا یکبارگی اغوا

ہوائی جہازوں کے اغوا کی تاریخ 1960ء کی دہائی سے شروع ہوتی ہے۔ مگر اس فضائی قزاقی کی تاریخ کا سب سے اہم واقعہ DAWSONS'S FIELD HIJACKING ہے۔ 6- دسمبر 1970ء کو نیویارک جانے والے پانچ طیاروں کو یکبارگی تنظیم آزادی فلسطین کے پاپولر فرنٹ کے اراکین نے اغوا کرلیا تھا۔ فضائی دہشت گردی کے اس واقعہ میں ایک ہائی جیکر ہلاک اور ایک شخص زخمی ہوا تھا۔

TWA فلائٹ 741 جو فرینکفرٹ سے روانہ ہوئی تھی اور سوئس ایئر کی فلائٹ 100 جو زیورچ ایئرپورٹ سے اڑی تھی اردن کے قصبے زرقا کے نزدیک صحرا میں ایک فضائی پٹی پر اتار لی گئیں۔ یہ فضائی پٹی پہلے اردن میں ایک برطانوی فوجی ایئر بیس کے طور پر مستعمل تھی۔

اسرائیل کی قومی فضائی کمپنی ال آل کی پرواز 219 جو ایمسٹرڈم سے روانہ ہوئی تھی اسے بھی اغوا کرنے کی کوشش کی گئی مگر ہائی جیکر پیٹرک آرگوئیلو کو گولیمار کر ہلاک کر دیا گیا جبکہ اس کی ساتھی لیلیٰ خالد کو مغلوب کر کے برطانوی حکام کے حوالے کر دیا گیا۔

PFLP سے تعلق رکھنے والے دو ہائی جیکروں کو ال آل کے طیارے میں سوار ہونے سے روک دیا گیا تھا۔ انہوں نے ال آل کی بجائے پان ایم فلائٹ 93 کو اغو کرلیا۔ یہ ایک بوئنگ 747 جمبو جیٹ طیارہ تھا اس طیارے کو پہلے بیروت لے جایا گیا پھر قاہرہ کیونکہ یہ ایک بڑا طیارہ تھا اس لیے اردن کی فضائی پٹی پر نہیں اتر سکتا تھا۔

ایک پانچواں ہوائی جہاز BOAC کمپنی کی فلائٹ 775 ایک وکرز VC10 طیارہ جو بحرین سے آرہا تھا 9 ستمبر کو اغوا کرلیا گیا۔ اس طیارے کو بھی اردن کے ایئر بیس پر لے جایا گیا تاکہ برطانوی حکومت پر دباؤ ڈال کر لیلیٰ خالد کو رہا کرایا جائے۔

310 یرغمالی مسافروں کو اردن کے دارالحکومت عمان لے جایا گیا اور 11 ستمبر کو رہا کر دیا گیا۔ PFLP نے صرف یہودی مسافروں اور جہازوں کے عملے کو ان مسافروں سے الگ کرلیا اور 56 یہودی یرغمالیوں کو اپنی نگرانی میں رکھ لیا۔ 12 ستمبر کو جب ہائی جیکروں کی دی گئی ڈیڈ لائن گزر گئی تو انہوں نے دھماکہ خیز مواد سے خالی طیاروں کو اڑانے کی کارروائی شروع کی کیونکہ انہیں جوابی حملے کی توقع تھی جہازوں کو دھماکے سے اڑائے جانے کے اس واقعہ کو دنیا بھر سے تعلق رکھنے

والے میڈیا کی نظروں سے اوجھل رکھا گیا۔ تاہم ایک برطانوی ٹیلی وژن ITN کے عملے نے اس واقعہ کو اپنے کیمروں میں محفوظ کرلیا تھا۔ انہیں کچھ مقامی لوگوں نے اس واقعہ سے آگاہ کردیا تھا۔

PFLP کے اردن کی سرزمین کو اس سارے ڈرامے میں ناجائز طور پر استعمال نے اردن کے علاقہ پران کے ہولڈ کو واضح کردیا یہ اردن کی ہاشمی مملکت کے اختیارات کے لیے ایک چیلنج کی حیثیت رکھتا تھا۔ شاہ حسین نے ان حالات سے نمٹنے کے لئے 16 ستمبر کو مارشل لاء نافذ کر دیا اور 17 ستمبر سے 27 ستمبر تک اپنی فوجوں کو فلسطینیوں کے کنٹرول کردہ علاقوں میں الرٹ کر دیا۔ یہ واقعہ فلسطینی تحریک آزادی کی تاریخ میں بلیک ستمبر کہلاتا ہے۔ یہ اس علاقے میں ایک علاقائی جنگ تھی جس میں شام، عراق اور اسرائیل ملوث تھے۔ تاہم اردن کی فلسطینیوں پر سرعت انگیز فتح نے 30 ستمبر کو فلسطینیوں کو ایک معاہدے کے تحت باقی ماندہ یرغمالیوں کو رہا کرنے پر مجبور کردیا۔ اس معاہدے کے تحت برطانیہ نے لیلیٰ خالد کو اور تین دیگر PFLP ارکان کو سوئٹزرلینڈ نے رہا کردیا۔

ال آل فلائٹ 219:

اس پرواز میں کل 148 مسافر اور عملے کے 10 افراد سوار تھے یہ تل ابیب سے براستہ ایمسٹرڈیم نیویارک جارہی تھی۔ ایمسٹرڈیم سے ٹیک آف کرنے کے تھوڑی دیر بعد اس اسے نکارا گوا کے ایک باشندے پیرک آرگوئیلو اور فلسطینی مجاہدہ لیلیٰ خالد نے اغوا کرلیا۔

اس طیارے کو اغوا کرنے کے ئے جو منصوبہ بنایا گیا تھا اس میں چار ہائی جیکروں کو اس طیارے میں سوار ہونا تھا مگر دو ہائی جیکروں کو ایمسٹرڈیم میں شک کی بنیاد پر اسرائیلی سکیورٹی نے طیاروں پر سوار ہونے سے روک دیا۔ یہ دو ہائی جیکر سینگال کے پاسپورٹ پر سفر کررہے تھے جب انہیں ل آل کی اس فلائٹ میں سوار ہونے سے روک دیا گیا تو انہوں نے پان ایم فلائٹ کی فرسٹ کلاس کی ٹکٹیں خرید لی اور اس فلائٹ کو ہائی جیک کرلیا۔

ایک شادی شدہ جوڑے کی حیثیت سے لیلیٰ خالد اور آرگوئیلو ایک جنوبی امریکی ملک ہونڈراس کے پاسپورٹ استعمال کرتے ہوئے ال آل کی پرواز میں سوار ہوگئے۔ جیسے ہی یہ پرواز برطانوی ساحل پر پہنچی ان دونوں نے اپنی گنیں نکال لیں اور یہ کاک پٹ کی طرف لپکے اور انہوں نے گن پوائنٹ پر کاک پٹ میں گھسنے کی کوشش کی لیلیٰ خالد نے 2000ء میں ایک انٹرویو

دیتے ہوئے بتایا تھا کہ ٹیک آف کے تقریباً ایک گھنٹے بعد ہم متحرک ہو گئے۔ ہم اٹھے تو میرے پاس دو ہیڈ گرنیڈ تھے جو میں نے فلائٹ پر موجود ہر شخص کو دکھائے میں ان گرنیڈوں کے پن اپنے دانتوں سے علیحدہ کر رہی تھی۔ اسی لمحے پیٹرک بھی اٹھ کھڑا ہوا مگر اس کے ساتھ ہی فائرنگ کی آواز بھی آئی جب ہم جہاز کی فرسٹ کلاس میں پہنچے تو مسافر شور مچانے لگے۔ ہمارے پیچھے سے کوئی شخص گولیاں چلا رہا تھا۔ پیٹرک نے کہا تم آگے بڑھو میں عقب سے تمہاری حفاظت کرتا ہوں۔ میں آگے بڑھی تو ایک ایئر ہوسٹس نے پیچھے سے پکڑ کر دبوچنے کی کوشش کی مگر میں اس سے بچ کر کاک پٹ تک پہنچ گئی۔ کاک پٹ بند تھا میں چیخی کہ دروازہ کھولو تب ایک ایئر ہوسٹس آئی میں نے اس سے کہا کہ دروازہ کھولو ورنہ میں جہاز کو اڑا دونگی جب پائلٹ یوری بارلیو کو انٹرکام پر اس کی اطلاع دی گئی تو اس نے جہاز کو منفی جی موڈ پر لگا دیا جس سے طیارے میں موجود ہر شخص گر پڑا مزید کپتان نے جہاز کو ناک کے بل ایک عمودی غوطہ دیا تا کہ ہائی جیکر گر پڑیں۔ ایسے میں آرگیلو کے پاس جو واحد گرنیڈ تھا وہ اس نے جہاز کے فرش پر گرا دیا مگر یہ گرنیڈ پھٹ نہیں سکا۔ اس کے بعد جب آرگیلو نے اپنا پستول نکالا تو عقب سے ایک مسافر نے شراب کی ایک بوتل اس کے سر پر دے ماری اس پر آرگیلو نے ایک فلائٹ اسٹیوارڈ پر گولی چلا دی جس کے بعد خود اسے ایک سکائی مارشل نے گولی مار دی۔ ادھر لیلیٰ خالد کو جہاز کی سکیورٹی اور مسافروں نے زدوکوب کیا۔ اس دوران جہاز نے لندن ایئرپورٹ پر ایک ایمرجنسی لینڈنگ کی لیلیٰ خالد کے مطابق آرگیلو کو عقب سے چار گولیاں ماری گئی تھیں اور گولی مارنے سے پہلے اسے بھی باندھ کر زدوکوب کیا گیا تھا۔ ایئر اسٹیوارڈ جس کو آرگیلو نے گولی ماری تھی لندن میں اس کا آپریشن کر کے اسے بچا لیا گیا تھا۔ جبکہ لیلیٰ خالد اور آرگیلو کو جب ایمبولنس میں ہلگڈن ہسپتال لے جایا جا رہا تھا تو آرگیلو نے دم توڑ دیا تھا۔ لیلیٰ خالد کو برطانوی حکام نے گرفتار کر لیا تھا۔

TWA فلائٹ 741:

ایک بوئنگ 707 طیارہ تھا جو ایک راؤنڈ دی ورلڈ فلائٹ پر تھا۔ اس پر 144 مسافر اور عملے سے گیارہ افراد سوار تھے۔ یہ تل ابیب سے ایتھنز، فرینکفرٹ اور پھر وہاں سے نیویارک جا رہا تھا یہ فرینکفرٹ سے نیویارک جاتے ہوئے اغوا کر لیا گیا۔ فلم ''ہائی جیک'' کے لئے بعد ازاں انٹرویو دیتے ہوئے اس فلائٹ کے ایک افسر نے بتایا کہ میں نے ایک مسافر دیکھا جو تیزی سے

فرسٹ کلاس کی طرف آ رہا تھا میں اس کے پیچھے دوڑا اور جب وہ فرسٹ کلاس سے کاک پٹ کی طرف بڑھا تو اس مسافر کے ہاتھ میں ایک گن تھی جو اس نے مجھ پر تان لی اور مجھے حکم دیا کہ واپس چلے جاؤ تو میں پیچھے ہٹ گیا۔

یہ پرواز اغوا کے بعد ڈاسن فیلڈ اردن میں ٹھیک 6:45 منٹ پر اتار لی گئی۔ اغوا کے بعد طیارے میں اعلان کیا گیا تھا کہ اب آپ سے آپ کا نیا کپتان مخاطب ہے۔ یہ پرواز پاپولر فرنٹ نے آزادی فلسطین کے نام پر اغوا کر لی ہے اور ہم آپ لوگوں کو ایک دوستانہ رویہ رکھنے والے لوگوں اور ملک میں لے جا رہے ہیں۔

سوئس ایئر فلائٹ 100:

یہ طیارہ ڈی سی 8 تھا اور زیورچ سے 143 مسافروں اور عملے کے 12 ارکان سمیت نیو یارک جا رہا تھا۔ اس طیارے کو بھی ڈاسن ایئر فیلڈ اردن اتار لیا گیا۔ اس کے مسافر بھی دوسرے طیارے کی طرح مختلف اقوام عالم سے تعلق رکھتے تھے۔

PANAM فلائٹ 93: یہ ایک 747 بوئنگ طیارہ تھا جو 136 مسافروں اور عملے کے 17 ارکان کو برسلز بیلجیم سے نیو یارک لے جا رہا تھا۔ اس کے راستہ میں ایمسٹرڈیم میں سٹاپ تھا دو ہائی جیکر جو ال آل کی پرواز پر سوار ہونے سے روک دیئے گئے تھے ایمسٹرڈیم سے اس پرواز میں سوار ہو گئے اور انہوں نے موقع پا کر اس پرواز کو اغوا کر لیا۔ بعد ازاں فلائٹ ڈائریکٹر نے اپنی یادداشت مرتب کرتے ہوئے لکھا کہ جیسے ہی ٹیک آف کرنے کے لئے تیار ہوئے جہاز یک دم رن وے کے درمیان میں رک گیا اور پائلٹ نے مجھے کاک پٹ میں بلا بھیجا کہ وہ مجھ سے کوئی بات کرنا چاہتا ہے پھر جب میں کاک پٹ میں پہنچا تو اس نے مجھے کہا کہ ہمارے جہاز میں دو مسافر ڈیوپ اور گے کے نام سے سوار ہیں جو اس فلائٹ کو اغوا کرنا چاہتے ہیں کپتان نے مجھے کہا کہ میں نیچے فیوز لاج میں جاؤں اور ان دونوں کو تلاش کروں کیونکہ میں ان سے بات کرنا چاہتا ہوں۔

پھر اغوا کنندگان کے حکم پر جہاز پہلے بیروت ایئر پورٹ پر اترا جہاں اس میں دوبارہ ایندھن بھرا گیا اور ہائی جیکروں کے کئی اور ساتھی دھماکہ خیز مواد کے ساتھ اس جہاز پر سوار ہو گئے۔ یہ دھماکہ خیز مواد اس طیارے کو تباہ کرنے کے لئے کافی تھا۔ پھر اس بے یقینی کی وجہ سے قاہرہ ایئر پورٹ پر لے جایا گیا کہ اردن میں ڈاسن ایئر فیلڈ کی ہوائی پٹی اس جمبو جیٹ کے لینڈ

کرنے کے لئے ناکافی تھی پھر اس جہاز سے مسافر اتار لئے گئے مسافروں کے اترنے کے فوراً
بعد ہی اس طیارے کو قاہرہ ایئرپورٹ ہی اڑا دیا گیا۔ طیارے کے مسافروں کو اس پرواز کے
ڈائریکٹر نے طیارے سے ایمرجنسی طور پر اترنے کے لئے جو ہدایات دی تھیں وہ ایک مسافر نے
ریکارڈ کر لیں تھیں یہ ریکارڈنگ بعدازاں ریڈیو پر نشر کی گئی۔

BOAC فلائٹ 775

9 ستمبر کو یہ پرواز بمبئی سے براستہ بحرین اور بیروت لندن جا رہی تھی۔ بحرین سے روانگی کے بعد اس پرواز کو بھی اغوا کر کے ڈاس فیلڈ اردن پر اتار لیا گیا۔ یہ PFLP کے ایک ہمدرد کا کارنامہ تھا جو اس برطانوی طیارے کو اغوا کر کے برطانوی حکومت کو لیلی خالد کے رہا کرنے پر مجبور کرنا چاہتا تھا۔

اس طیارے پر بھی مختلف ملکوں کو 114 مسافر اور عملے کے 9 افراد سوار تھے۔

ایک گمنام مسافر کے مطابق اسے کچھ عربوں نے جہاز کے اگلے حصے میں یرغمال بنا لیا تھا۔ انہیں اس کا یقین نہیں تھا کہ میں ایک امریکی شہری ہوں چونکہ میں پچھلے دو ہفتے سے اسرائیل میں تھا اس لیے انہوں نے مجھے اسرائیلی فوج کا گماشتہ قرار دے کر یرغمال بنا لیا تھا۔ پھر اس جہاز کو بیروت ایئرپورٹ پر اتار لیا گیا۔

7 ستمبر 1970ء کو ہائی جیکرز نے ایک پریس کانفرنس بلائی جس میں عالمی میڈیا کے تقریباً 60 صحافیوں نے شرکت کی۔ انہوں نے ہائی جیکنگ کی ان وارداتوں کو ایئرپورٹ انقلاب قرار دیا۔ تقریباً 125 یرغمالیوں کو عمان منتقل کر دیا گیا جبکہ امریکی، اسرائیلی، سوئس اور مغربی جرمنی کے شہریوں کو جہازوں پر ہی نظر بند کر دیا گیا۔ ان میں یہودی بھی شامل تھے نیویارک کے ایک شہری نے 2006ء میں انٹرویو دیتے ہوئے بتایا تھا کہ اغوا کنندگان یرغمال بنانے سے پہلے لوگوں سے ان کا مذہب پوچھتے تھے جب مجھ سے یہ سوال پوچھا گیا تو میں نے بتایا کہ میاں ایک یہودی ہوں ایک اور یہودی یرغمال 16 سالہ بار برا مینش کو بتایا گیا کہ وہ ایک سیاسی قیدی ہے۔

پھر ہائی جیکروں نے باقی ماندہ مسافروں اور عملے کے ارکان کو اکٹھا کیا اور ایک عرب باسام ابوشریف نے انہیں بتایا کہ ان تمام جہازوں کو اغوا کرنے میں ہمارا مقصد اسرائیل میں قید اپنے ساتھیوں کو یرغمالیوں کے بدلے رہا کرانا ہے۔

دوسری طرف امریکہ کے صدر رچرڈ نکسن نے 8 ستمبر کو اپنے مشیروں سے ملاقات کے بعد امریکہ دفاع سیکرٹری کو اردن میں PFLP کے ٹھکانوں پر بمباری کا حکم دیدیا۔ تاہم دفاعی سیکرٹری نے موسم کی خرابی کا بہانہ کر کے صدر کے اس حکم پر عملدرآمد کرنے سے انکار کر دیا۔ تاہم امریکہ کے چھٹے بحری بیڑے پر 82 ویں ایئربورن ڈویژن کو الرٹ کر دیا گیا اور ترکی میں موجود

سکیں۔ امریکہ فوجی اڈے پر کچھ فوجی طیارے بھیج دیئے گئے تا کہ امکانی حملہ میں حصہ لے سکیں۔

جبکہ برطانوی وزیراعظم نے ہائی جیکروں سے مذاکرات کرنے کا فیصلہ کیا اور بالآخر لیلیٰ خالد کو رہا کرنے کے لیے رضامند ہو گیا۔ برطانوی وزیراعظم کے اس فیصلے کی امریکہ میں سخت مذمت کی گئی۔

9 ستمبر کو اقوام متحدہ کے سیکرٹری کونسل نے ایک قرارداد پاس کر کے مطالبہ کیا کہ فضائی مسافروں کو غیر مشروط طور پر رہا کر دیا جائے۔ اس سے اگلے دن عمان میں انٹرکانٹی نینٹل میں اردن کی فوج اور PFLP میں لڑائی چھڑ گئی۔ اسی ہوٹل میں 125 خواتین اور بچے اور دیگر یرغمالی قیام پذیر تھے اس لڑائی سے محسوس ہو رہا تھا کہ اردن مکمل طور پر خانہ جنگی میں مبتلا ہو جائے گا۔ 12 ستمبر کو طیاروں کی تباہی کے بعد اردن کی حکومت نے فلسطینیوں کے کنٹرول شدہ علاقوں میں اپنے فوجیوں کی تعداد بڑھا دی۔ ادھر فلسطینیوں نے اردن کے شہر اربد کو ایک آزاد شدہ علاقہ قرار دیدیا جو شاہ حسین کے لیے ایک براہ راست چیلنج تھا۔

13 ستمبر کو BBC ریڈیو نے عربی زبان میں اعلان کیا کہ برطانوی حکومت لیلیٰ خالد کو رہا کر دے گی۔ طیارے کو یرغمالیوں کے تبادلے میں۔

اسی پوائنٹ پر ہنری کیسنجر کے مطابق شاہ حسین اس فیصلے پر پہنچ گیا کہ وہ فلسطینی فدائین کا سختی سے مقابلہ کرے گا۔ یہاں تک کہ اس نے امریکی اور برطانوی حکومتوں کو درخواست کی کہ اگر جوابی کارروائی کے طور پر شامی افواج اردن کے علاقے پر حملہ کریں تو اسرائیل کو ان پر بمباری کرنیکا کہا جائے۔ اور پھر جب شامی ٹینک اردن کے علاقے میں داخل ہوئے تو اسرائیلی فضائیہ کے طیاروں نے ان کے اوپر پرواز کر کے انہیں وارننگ دی 16 ستمبر کو شاہ حسین نے ملک میں مارشل لاء لگا دیا اور فلسطینیوں کے خلاف فوجی کارروائی کو بلیک ستمبر کا نام دیا۔

امریکی صدر نے فضائی اغوا کی بڑھتی ہوئی وارداتوں کی روک تھام کے لیے کئی اقدامات کا اعلان کیا۔ ان میں ایک اہم اقدام یہ تھا کہ سکائی مارشل کے نام سے تقریباً 100 فوجی امریکی مسافر بردار طیاروں پر ان کی حفاظت کے لیے متعین کر دیئے گئے اس کے علاوہ آتشی اسلحہ کا پتہ لگانے کے لیے امریکہ کے محکمہ دفاع نے مسافر بردار پروازوں پر ایکسرے کی شعاعوں سے کام لینے کا فیصلہ بھی کیا۔

1971ء جنگی طیارے اور مسافر بردار طیارے میں ٹکراؤ

ہیکوز ایئر ویسٹ کی فلائٹ 706 ایک ڈگلس DC9-31 طیارہ تھا جو ایک مسافر بردار شیڈولڈ فلائٹ تھی وہ ایک امریکی میرین کارپس F-48 فینٹم II جنگی طیارے سے فضا میں ٹکرا گئی۔ 6 جون 1971ء کو فلائٹ 706 لاس اینجلس سے سیٹل جا رہی تھی راستے میں اس کے کئی سٹاپ تھے جن میں سے آخری سٹاپ واشنگٹن میں تھا۔ ادھر F-48 فینٹم طیارہ رینو نویدا فیول اسٹیشن سے کیلی فورنیا میں واقع کارپس ایئر اسٹیشن ایل ٹورو جا رہا تھا۔ سول فلائٹ میں 49 مسافر اور عملے کے ارکان سوار تھے۔ اس حادثے میں کل 50 اموات واقع ہوئیں اور ایک شخص زندہ بچا جبکہ فینٹم کا پائلٹ بھی مارا گیا۔ یہ فضائی ٹکراؤ امریکہ کی فضائی تاریخ کا ایک مہلک واقعہ تھا اس سے پہلے ستمبر 1969ء میں ایک ایئر لائنز PA-28 فوجی طیارہ سے ٹکرا گیا تھا مگر فلائٹ 706 میں ہونے والی ہلاکتوں نے امریکہ کی فوج کو اپنی فوجی پروازوں کو کم کرنے پر مجبور کر دیا اور آئندہ وہ اپنے فوجی طیاروں کو بھی سول ایوی ایشن کے قوانین کے تحت اڑانے پر مجبور ہو گئی۔

فلائٹ نمبر 706 نے اپنے سفر کے آغاز میں لاس اینجلس سے 6:02 PM پر سالٹ لیک سٹی کے لیے ٹیک آف کیا۔ یہ سیٹل جانے والی اس پرواز کا پہلا سٹاپ تھا۔ 6:00 منٹ پر ایئر ٹریفک کنٹرول لاس اینجلس ایئر روٹ ٹریفک کنٹرول کو منتقل کر دیا گیا۔ کنٹرولر نے طیارے کو 12000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرنے کی ہدایات دیں یہ اس مسافر بردار طیارے سے آخری ریڈیائی نشریات تھیں۔

فوجی طیارہ 458 F.48 فینٹم II طیارہ کو دو پائلٹ چلا رہے تھے۔ یہ طیارہ میرین کارپس ایئر اسٹیشن ایل ٹورو جا رہا تھا اس طیارے کے ریڈیو میں خرابی واقع ہو جانے کی وجہ سے یہ طیارہ مسافر بردار طیارے کے راستے میں آ گیا بیکرز فیلڈ فلائٹ سروس اسٹیشن کے نزدیک فوجی طیارے کے عملے نے مشرق کی سمت میں مڑنے کا فیصلہ کیا تا کہ لاس اینجلس ایریا کی ہیوی ٹریفک سے بچا جا سکتے اس طیارے کا کپتان لیفٹیننٹ فلپس موسمی حالات کی وجہ سے 10000 ہزار فٹ کی بلندی سے 15500 فیٹ کی بلندی پر چڑھنے پر مجبور ہو گیا اسی دوران فلائٹ 706 کو ایئر ٹریفک کنٹرول کی طرف سے کچھ مزید ہدایات دی گئیں مگر ان میں فینٹم 458 کا کوئی ذکر نہیں تھا۔

15500 فٹ کی بلندی پر پہنچ کر فائٹر طیارے کے DME سسٹم میں خرابی پیدا ہو گئی

جو غلط فاصلہ بتانے کی باعث بنی کہ ایل ٹورو اسٹیشن صرف 50 میل دور ہے۔ فائٹر طیارہ کے پائلٹ نے 360 ڈگری پر موڑ کاٹ کر اسٹیشن کا رخ کیا جو فوجی ریڈار اس طیارے کو ہدایات دے رہا تھا۔

اس میں خرابی پیدا ہو جانے کی وجہ سے وہ مسافر بردار طیارے کو ڈی ٹیکٹ نہ کر سکا مگر ٹکراؤ سے صرف دو یا تین سیکنڈ پہلے اس ریڈار آپریٹر کو اپنی سکرین پر ڈی سی 9 کا عکس نظر آیا مگر دیر ہو چکی تھی تاہم اس نے فوجی طیارے کے پائلٹ کو خبردار کیا اور فوجی طیارے کے پائلٹ نے بچاؤ کی کوشش بھی کی مگر وہ مسافر بردار طیارے سے ٹکرانے سے بچ نہ سکا۔

تقریباً 11:6 منٹ پر فلائٹ نمبر 706 اور فوجی فینٹیم ٹو طیارہ آپس میں ٹکرا گئے۔ دونوں اس وقت 15150 فیٹ کی بلندی پر تھے۔ سان جبرائیل ماؤنٹین پر پرواز کر رہے تھے۔ مسافر بردار طیارہ اس ٹکراؤ کے بعد فضا میں قلا بازیاں کھاتا ہوا نیچے پہاڑوں سے جا ٹکرایا اور دھماکہ سے پھٹ گیا۔ ایک چشم دید گواہ کے مطابق جب اس نے شدید شور سنا تو آسمان کی طرف دیکھا جہاں سے دو شعلوں میں گھری چیزیں زمین کی طرف تیزی سے گر رہی تھیں پھر ایک اور شدید دھماکہ ہوا جو مسافر بردار طیارے کے پہاڑوں سے ٹکرانے سے ہوا تھا۔

فوجی طیارے کے ریڈیو آپریٹر نے اپنی سیٹ کو طیارے سے اچھال کر پیراشوٹ کے ذریعے چھلانگ لگا دی اور بچ گیا مگر پائلٹ لیفٹینٹ اپنی سیٹ کو طیارے سے باہر نہ اچھال سکا اور مارا گیا۔ فوجی طیارہ مسافر بردار طیارے سے تقریباً ایک میل دور ماؤنٹ ریس سے ٹکرا گیا۔ ٹکراؤ اور بعد کی طیاروں کی تباہی سے اس پورے علاقے میں سلگتا ہوا ملبہ پھیل گیا۔

1971ء ایک اور فضائی ٹکراؤ

آل عپون ایئرویز ANA کی فلائٹ 58 جو ایک بوئنگ 281 '727 طیارہ تھا 30 جولائی 1971ء کوٹوکیو جاتے ہوئے فضا میں جاپان ایئر سیلف ڈیفنس فورس کے F-86F فائٹر جیٹ سے ٹکرا گیا جس کے نتیجے میں مسافر بردار طیارے پر سوار تمام 162 افراد ہلاک ہوگئے۔ جبکہ F-86 فائٹر طیارے پر سوار اس کا واحد پائلٹ جو ابھی ٹریننگ پر تھا سیٹ اجیکشن کی وجہ سے اس حادثہ کا اکیلا زندہ بچ جانے والا شخص بن گیا۔

فلائٹ 58 ابھی جاپان کے شہر سیپارو سے روانہ ہوئی تھی اور FL280 کی مقرر کردہ بلندی پر تھی۔ اسی دوران جاپان ایئر سیلف ڈیفنس کا ایک 22 سالہ ٹرینی یوشیمی اچی کاوا اور اس کا انسٹرکٹر کیپٹن ٹیوٹسوکوما ایک فائٹر طیارے F86 میں پریکٹس فلائٹ پر تھے۔ اچی کاوا جہاز اڑاتے ہوئے اپنے اردگرد کی ایئر ٹریفک سے بے خبر تھا۔ اسے ہدایت دی گئی کہ وہ بوئنگ 727 سے بچ کر نکلے جو بالکل قریب آگیا تھا لیکن وہ اپنے طیارے کو اس حادثے سے نہ بچا سکا اور اس کی بجائے اپنی سیٹ کو اجیکٹ کر کے اپنے طیارے سے نکل گیا۔ F86 کا اگلا حصہ مسافر بردار طیارے کے افقی سٹیبلائزر سے ٹکرا گیا۔ جس سے مسافر بردار طیارہ پرزے پرزے ہو کر فضا ہی میں بکھر گیا۔ یہ فضائی حادثہ جاپانی قصبہ شزوکوٹشی کے قریب پیش آیا۔

یہ دونوں جہاز 26000 فیٹ کی بلندی پر ٹکرائے تھے۔ یہ اسوقت میں جاپانی جزیرہ ہونشو کے شمالی حصے موریوکا کی فضا میں تھے اور ٹوکیو سے 275 میل دوری پر پرواز کر رہے تھے۔ حادثے کے بعد F86 چاول کے ایک کھیت میں گر گیا جبکہ مسافر بردار طیارے کا شیرازہ ایک وسیع علاقے میں بکھر گیا۔ بوئنگ 727 ایک تین انجن والا جیٹ طیارہ تھا۔

مسافر بردار طیارے کے مسافر شیزو پری فیکچر سے تعلق رکھتے تھے اور جزیرہ ہوکائیڈ کا ایک تفریحی دورے سے واپس آرہے تھے۔ سارجنٹ اچی کاوا جو ایک 22 سالہ پائلٹ تھا اسے فائٹر طیارہ اڑانے کا صرف 21 گھنٹے کا تجربہ تھا۔ جاپانی پولیس نے اپنی تفتیش میں بتایا کہ فائٹر طیارہ غلطی سے مسافر بردار طیاروں کے لیے مخصوص کوریڈور میں گھس آیا تھا بعدازاں پولیس نے اچی کاوا کو گرفتار کرلیا اور اس پر اپنے فرائض منصبی سے غفلت برتنے کا الزام لگایا۔

مسافر بردار طیارے کا پائلٹ سیبر وکا وانشی ایک 41 سالہ پائلٹ تھا اور اسے 8000 گھنٹے سے زائد طیارے اڑانے کا تجربہ تھا۔ اسے ٹکراؤ اور کرش کے درمیان ایک ریڈیو میسج بھیجنے کا موقع بھی مل گیا تھا۔ اس وقت تک کی فضائی تاریخ کا یہ ایک خوفناک ترین فضائی حادثہ تھا۔ اب تک کسی واحد فضائی حادثے میں صرف 155 افراد ہلاک ہوئے تھے۔ یہ حادثہ 16 مارچ 1969ء کو ویاسا ایئر لائنز کی فلائٹ 742 کو پیش آیا تھا جس میں 183 افراد طیارے میں 71 افراد زمین پر مارے گئے تھے۔

ڈی بی کوپر D.B.Cooper؟ 1971ء

ڈی بی کوپر میڈیا کا دیا ہوا نام ہے جو ایک نامعلوم شخص کو دیا گیا تھا جس نے پورٹ لینڈ اور سیٹل کے درمیان سفر کرنے والے ایک بوئنگ 727 طیارے کو 24 نومبر 1971ء کو اغوا کر لیا تھا۔ اس کے بعد اس 200000 ڈالر کی خطیر رقم کا مطالبہ بطور تاوان کیا تھا پھر وہ طیارے سے ایک پیراشوٹ کے ذریعے کود گیا اور اس کا کچھ پتہ نہیں چل سکا کہاں گیا۔

FBI کی تلاش اور تفتیش کے باوجود فضائی قزاقی کے اس جرم کا کوئی سراغ نہیں لگ سکا نہ ہی اس کی شناخت ہو سکی۔ اس طرح یہ کیس امریکہ کی فضائی تاریخ میں فضائی قزاقی کے ایک معمہ کی حیثیت سے موجود ہے۔

اس مشکوک شخص نے ایئر لائن کا ٹکٹ الیاس ڈین کوپر کے نام سے خریدا مگر بعد ازاں میڈیا نے اسے ڈی بی کوپر بنا دیا اور یوں وہ اس نام سے مشہور ہو گیا۔ اگرچہ اس معاملہ کی بہت تحقیق کی گئی مگر اس شخص کا صحیح نام، صحیح شناخت اور رہائشی علاقہ کا پتہ نہ چل سکا اور نہ ہی تاوان کی جو رقم اس نے وصول کی تھی اس کا کوئی سراغ لگ سکا۔ تاہم FBI کے تفتیش کنندگان پہلے دن سے اس بات پر زور دیتے رہے کہ کوپر اپنے خطرناک پیراشوٹ جمپ سے زندہ نہیں بچ سکا تھا۔ قانون نافذ کرنے والے اس ادارے نے اسے ایک سرگرم کیس کی حیثیت دی اور اسے 60 فائلوں تک چلتا رکھا۔ اور اس سلسلے میں عوام کی آراء سے بھی استفادہ کرنے کی کوشش کی گئی۔ تاہم 2006ء تک کیس کو حل نہیں کیا جا سکا۔

اس واقعہ کا آغاز 24 نومبر 1971ء کو پورٹلینڈ انٹرنیشنل ایئر پورٹ پورٹ لینڈ، اوریگان پر ہوا تھا جب ایک شخص ایک اٹیچی کیس اٹھائے ایئر پورٹ پر نارتھ ویسٹ ورینٹ ایئر لائنز کے ٹکٹ کاؤنٹر پر پہنچا اس نے اپنی شناخت ڈین کوپر کے نام سے کرائی اور فلائٹ 305 کا ون وے ٹکٹ خریدا جو واشنگٹن کے شہر سیٹل کے لیے تھا۔

اس کے بعد کوپر اس کمپنی کے بوئنگ 727 طیارے پر سوار ہوا اور سیٹ نمبر 18C پر بیٹھ گیا جو عقب میں مسافروں کے کیبن کے نزدیک تھی اس نے ایک سگریٹ سلگائی اور ایئر ہوسٹس کو ایک بوربن اور سوڈا لانے کا کہا۔ اس پرواز میں بیٹھے ہوئے بعض مسافروں نے بعد ازاں بتایا کہ وہ چالیس پینتالیس سالہ اور 5 فٹ 10 انچ قامت کا شخص تھا اس نے کہا سیاہ کوٹ پہنا ہوا تھا

جس کے ساتھ وہ ایک صاف ستھری سفید شرٹ پہنے ہوئے تھا اور اس نے سیاہ رنگ کی ٹائی بھی لگائی ہوئی تھی جس کے پن میں موتی لگے ہوئے تھے۔

جب فلائٹ 305 نے ٹیک آف کیا تو وہ اس وقت تقریباً تین چوتھائی سے زائد مسافروں سے بھری ہوئی تھی۔ جیسے ہی طیارہ فضا میں بلند ہوا کوپر نے کاغذ کے ایک پرزے پہ ایک نوٹ لکھ کر اپنے قریب والی سیٹ پر بیٹھی ہوئی فلائٹ اٹینڈنٹ فلورنس شیفنر کی طرف بڑھایا۔ شیفنر نے اس نوٹ کو انتہائی کے مارے ہوئے مسافر کا فون نمبر سمجھتے ہوئے بغیر دیکھے ہی اپنے پرس میں رکھ لیا۔ اس پر کوپر نے اس کی طرف جھکتے ہوئے سرگوشی میں کہا مس بہتر تھا کہ آپ اس نوٹ پر ایک نظر ڈال لیتیں کیونکہ اس وقت جہاز میں میرے پاس ایک بم موجود ہے۔

شیفنر نے یہ نوٹ کھول کر دیکھا تو بہت خوش خطی کے ساتھ اس پر لکھا تھا میرے بریف کیس میں ایک بم ہے اگر ضرورت پڑے تو میں اسے استعمال کروں گا میں چاہتا ہوں کہ آپ میری سیٹ سے اگلی سیٹ پر آ کر بیٹھ جائیں اور سمجھ لیں کہ آپ کا یہ جہاز ہائی جیک ہو چکا ہے۔ بے چاری ایئر ہوسٹس نے اس نوٹ میں دی گئیں ہدایت پر لفظ بہ لفظ عمل کیا مگر ساتھ ہی کوپر کو بم دکھانے کی فرمائش بھی کی جس پر کوپر نے اپنا بریف کیس کھول کر وہ بم دکھا دیا یہ آٹھ سرخ نلیوں پر مشتمل تھا جو چار چار ایک دوسرے پر اٹیچ تھیں۔ ان کے ساتھ ایک سرخ رنگ کی تار اور بیٹری بھی رکھی تھی جو شاید اس بم کو اڑانے میں ڈیٹونیٹر کا کام دیتی تھی۔ تب کوپر نے اپنا بریف کیس بند کرتے ہوئے سہمی ہوئی شیفنر کو اپنے مطالبات بتائے۔ دو لاکھ ڈالر کے نقد کرنسی نوٹ، چار پیرا شوٹ اور سیٹل ایئر پورٹ پر کھڑا ہوئے ایندھن سے بھرا ہوا ٹرک تا کہ اس طیارے میں وہاں لینڈنگ کے بعد ایندھن بھرا جا سکے۔ مس شینفر نے کوپر کے یہ مطالبات کاک پٹ تک پہنچا دیئے اور کوپر نے سیاہ رنگ کے شیشوں والی عینک لگا لی تا کہ اسے شناخت نہ کیا جا سکے۔

فلائٹ نمبر 305 کے پائلٹ ولیم اسکاٹ نے سیٹل ٹیکوما ایئر پورٹ کے ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کر کے بتایا کہ اس کا جہاز ایک مسافر نے اغوا کر لیا ہے اور وہ دو لاکھ ڈالر اور ان اشیا کا مطالبہ کر رہا ہے ایئر ٹریفک کنٹرولر نے ہائی جیکر کے یہ مطالبات وفاقی حکام کو پہنچا دیئے۔ اس کے علاوہ طیارے میں بیٹھے ہوئے دیگر مسافروں کو یہ بتایا گیا کہ جہاز میں واقع ہونے والی معمولی تکنیکی خرابی کی وجہ سے وہ سیٹل کچھ تاخیر سے پہنچیں گے۔ ادھر نارتھ ویسٹ اورینٹ کمپنی کے چیئرمین نے نہ صرف طلب کردہ دو لاکھ ڈالر کی رقم کا بندوبست کر دیا بلکہ اپنی کمپنی کے تمام

ملازمین کو ہائی جیکر کے ساتھ مکمل تعاون کرنے کا حکم دیدیا۔ اس کے بعد یہ ہوائی جہاز PUGET SOUND نامی علاقے میں دو گھنٹے تک فضا میں چکر لگا تا رہا تا کہ FBI اور پولیس کے حکام کوپر کے طلب کردہ پیراشوٹ اور تاوان کی رقم حاصل کر سکیں۔

شیفنر نے بعد ازاں بتایا تھا کہ کوپر اس علاقے کے جغرافیائی محل وقوع سے بخوبی واقف تھا۔ اس نے شیفنر کو بتایا تھا کہ میک کورڈ ایئر فورس بیس سیٹل ٹیکوما ایئر پورٹ سے صرف 20 منٹ کی مسافت پر ہے۔

شیفنر کے مطابق وہ ایک انتہائی شائستہ اطوار انسان اور اچھی زبان بولنے والا تھا اور دیگر مجرموں کی طرح ناشائستہ نہیں تھا اور نہ ہی اس نے مجھے کیوبا لے چلو کا مطالبہ کیا تھا۔ ایک دوسری ایئر ہوسٹس نے بھی بتایا کہ وہ ایک عمدہ انسان نظر آتا تھا اور ہرگز ظالم اور باعث کوفت نہیں تھا۔

FBI کے ایجنٹوں نے 20 ڈالر کے 10000 نوٹ ایسی سیریل میں بینکوں سے نکلوائے جن کے نمبر L سے شروع ہوتے تھے۔ پھر ان نوٹوں کی مائیکروفلم بھی بنوالی۔ کوپر نے فوجی پیراشوٹوں کو مسترد کر دیا اور سویلین پیراشوٹ منگوائے جو پولیس نے سیٹل کے ایک پیراشوٹ کلب سے حاصل کیے۔

5:24 منٹ پر کوپر کو طیارے میں آگاہ کیا گیا کہ اس کے مطالبے پورے کر دیئے گئے ہیں اور جہاز 5:39 پر ٹیکوما ایئر پورٹ سیٹل پر لینڈ کرے گا۔ اس پر کوپر نے ہدایات دیں کہ طیارے کو ایئر پورٹ کے ایسے حصے میں لینڈ کیا جائے جہاں اندھیرا نہ ہو اور یہ حصہ بالکل الگ تھلگ ہو۔ جیسے ہی کوپر کو لینڈنگ کے بعد اس کی مطلوبہ اشیاء وصول ہوئیں۔ اس نے تمام مسافروں اور مس شیفنر سمیت عملے کے کئی افراد کو بھی جہاز چھوڑ دینے کی اجازت دیدی۔

پھر جب طیارے میں ایندھن بھرا جا رہا تھا تو اس نے اپنی اگلی پرواز کے متعلق عملے کو ہدایات دیدیں کہ جہاز کو میکسیکو شہر لے جایا جائے اور وہاں ایئر سپیڈ اور جہاز کی بلندی کم از کم کر دی جائے۔ تاہم اس پر پائلٹ نے کوپر کو بتایا کہ ان ہدایات پر عمل کرنے سے جہاز صرف 1000 میل تک سفر کر سکے گا اور اسے دوبارہ ایندھن بھرنے کی ضرورت پیش آئے گی جس پر کوپر اور عملہ رینو نویدا ایئر پورٹ پر جہاز میں دوبارہ ایندھن بھروانے پر متفق ہو گئے۔ اس دوران کوپر کو FAA کے ایک آفیسر سے ملاقات کرنے کی تجویز دی گئی جو اس نے مسترد کر دی۔

7:40 پر بوئنگ 727 صرف ایک مسافر یعنی کوپر، پائلٹ اسکاٹ اور فلائٹ اٹینڈنٹ مکلو کے ساتھ دوبارہ فضا میں بلند ہو گیا۔ ان کے ساتھ کو پائلٹ ایٹزک اور فلائٹ انجینئر انچ بی ایڈرسن بھی سوار تھے۔ 2 F106 کا فائٹر طیارے اس طیارے کے عقب میں محو پرواز تھے ان میں سے ایک جہاز کے اوپر اور دوسرا نیچے پرواز کر رہا تھا۔ ایک لاک ہیڈ 33 کے بھی مسافر بردار طیارے کے پیچھے سائے کی طرح لگا ہوا تھا اور کیلیفورنیا تک وہ عقب میں رہا پھر ایندھن کی کمی کا شکار ہو اوہ واپس چلا گیا۔

ٹیک آف کے بعد کوپر نے ایئر ہوسٹس مکلو کو کاک پٹ میں چلے جانے کی ہدایت دی۔ کاک پٹ سے مکلو نے دیکھا کہ کوپر اپنی کمر کے گرد کوئی چیز باندھ رہا ہے پھر تقریباً 8 بجے پر کاک پٹ میں ایک وارننگ لائٹ جلی جس نے بتایا کہ جہاز کے عقبی دروازے کی سیڑھیوں کے آلات متحرک کیے گئے ہیں۔ پھر جب عملے نے تعاون کرنے کی آفر انٹر کام پر کی تو یہ آفر مسترد کر دی گئی۔ تھوڑی دیر بعد عملے نے جہاز میں ایئر پریشر کی تبدیلی محسوس کی جو اس بات کی علامت تھی کہ دوران پرواز عقبی دروازہ کھولا گیا ہے۔ 8:31 منٹ پر جہاز کی دم والے حصے میں اچانک اوپر کی جانب اٹھنے کی حرکت ہوئی 10:15 منٹ پر پائلٹ اور کو پائلٹ نے طیارے کو رینو ایئر پورٹ نویدا REN-NEVADA پر لینڈ کیا۔ ریاستی پولیس FBI ایجنٹ اور شیرف کے نائبین نے جہاز کو گھیر لیا۔ اگرچہ کوپر کی جہاز میں موجودگی کا یقین تو نہیں تھا مگر ایک مسلح تلاشی کے بعد یہ اعلان کر دیا گیا کہ وہ جہاز چھوڑ چکا ہے۔

جہاز سے FBI کے گماشتوں نے 66 غیر شناخت شدہ انگلیوں کے شناخت اکٹھے کئے اس کے علاوہ کوپر کی ٹائی کا موتیوں والا پن اور چار پیراشوٹوں میں سے دو باقی پیراشوٹ بھی جہاز میں پائے گئے کوپر کو دیکھنے اور ملنے والے لوگوں کی بتائی علامات کے مطابق کوپر کے اسکیچ بھی بنائے گئے۔ مگر کوپر کی کسی طور شناخت نہ ہو سکی۔ نہ ہی وہ کرنسی نوٹ ہی برآمد ہو سکے جو کوپر کو دیئے گئے تھے۔ FBI کے تفتیش کنندگان 2006ء تک اس موقف پر جمے رہے کہ کوپر پیراشوٹ کے ساتھ جمپ لگانے کے بعد زندہ نہیں بچا تھا۔ یا شاید نیچے دریا میں گر کر ڈوب گیا تھا۔

1972ء ونڈسر کا اہم واقعہ

امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 96 ایک میکڈونل ڈگلس ڈی سی 10-10 طیارہ تھا۔ یہ پرواز کارگوڈور CARGO DOOR کے کھل جانے کی وجہ سے حادثہ کا شکار ہوگئی تھی۔ 12 جون 1972ء کو اس وقت پیش آیا جب یہ جہاز ونڈسر اونٹاریو کینیڈا پر سے گزر رہا تھا۔ اسی وجہ سے فضائی حادثوں کے مورخین نے اسے ونڈسر کا اہم واقعہ کا نام دیا ہے۔

کارگو میں سرعت کے ساتھ فشار بڑھ جانے کی وجہ سے مسافروں کے کمپارٹمنٹ کا فرش جزوی طور پر بیٹھ گیا جس کی وجہ سے اس کے نیچے سے گزرنے والی کئی کنٹرول کیبل جام ہوگئیں۔ اور جہاز کی پشت سے جڑا ہوا عمودی پٹ RUDDER جس سے جہاز کی افقی سمت متعین کی جاتی ہے دائیں سمت میں مڑ گیا۔ اس کے علاوہ جہاز کی دم میں نصب عقبی انجن کو کنٹرول کرنے والی کیبلز کو نقصان پہنچنے کی وجہ عقبی انجن بند ہوگیا۔ خوش قسمتی سے طیارے کے ہائیڈرالک سسٹم میں کوئی خرابی واقع نہیں ہوئی جس کی وجہ سے توازن قائم رکھنے کے لئے طیارے کے بازوؤں کے حرکت پذیر حصے AILERON پر ابھی پائلٹ کا تصرف باقی تھا۔ دائیں ایلی ویٹر اور افقی ہوا روک تختے HORIZONTAL SATBLIZ بھی کنٹرول میں تھے۔ تاہم دائیں ایلی ویٹر کیبل کی خرابی کی وجہ سے دونوں پائلٹوں نے لینڈنگ فلیر کے لیے بیک پریشر کا استعمال کیا۔ اس طرح طیارے کے نظام میں واقع ہو جانے والی بے شمار خرابیوں کے باوجود کپتان طیارے کو محفوظ لینڈنگ کے ساتھ ڈیٹریوٹ میٹروپولیٹن وین کنٹری ایئرپورٹ پر اتارنے میں کامیاب ہوگئے اور کوئی شخص بہت زیادہ زخمی بھی نہ ہوا۔

بعد ازاں اس کا سبب دروازے کے لاک سسٹم میں خرابی واقع ہو جانے کی وجہ سے دراوزے کا مکمل طور پر بند نہ ہونے کا پتہ چلا۔

میکڈونل ڈگلس کمپنی نے دروازے کی اس خرابی کو اپنے طیاروں سے دور کرنے کی کوئی خاص کوشش نہیں کی جس کی وجہ سے دو سال بعد ٹرکش ایئر لائنز کی فلائٹ 981 کے عقبی کارگو دراوزے بھی تقریباً اسی خرابی کا شکار ہونے کی وجہ سے پیرس کے قریب ایک اندوہناک حادثے کا شکار ہونا پڑا تھا جس میں 346 مسافر پیرس کے قریب مارے گئے تھے۔ فلائٹ 96 ایک باقاعدہ شیڈولڈ فلائٹ تھی جو لاس اینجلس سے ڈیٹریوٹ اور بفالو نیاگرا میں سٹاپ کے ساتھ لاگورڈ

یا ایئر پورٹ کینیڈا جاتی تھی ۔ 12 جون 1972ء کو یہ لاس اینجلس سے اپنے شیڈولڈ ٹائم 11:30 پی ایم سے 46 منٹ تاخیر سے اڑی اور ڈیٹریوٹ ایئر پورٹ پر 6:35 منٹ پر اتر گئی۔ ڈیٹریوٹ سے طیارے پر نئے مسافر بھی سوار ہوئے اور ان کا سفری سامان بھی طیارے میں لوڈ کیا گیا۔ 7:20 طیارہ 56 مسافروں اور عملے کے 11 افراد کے ساتھ دوبارہ فضا میں بلند ہوا وہ ابتدائی طور پر 6000 فٹ کی بلندی پر پہنچا جبکہ اسے 21000 فٹ کی بلندی پر اڑنے کی اجازت دے دی گئی تھی۔

7:25 منٹ پر جب طیارہ 11750 فٹ کی بلندی سے گزر رہا تھا تو عملے نے طیارے میں ''دھب'' کی نمایاں آواز سنی اور کاک پٹ میں اڑ کر خاک پائلٹوں کے چہروں پر گری۔ پائلٹ بائرس میک کارمک کے بیان کے مطابق اسے کچھ لمحوں کے لیے ایسا لگا جیسے وہ فضائی ٹکراؤ کا شکار ہو گئے ہوں۔ یہاں تک کہ اس دھماکے سے کاک پٹ کی کھڑکیوں کے شیشے تک ٹوٹ گئے۔ تقریباً اسی وقت جہاز کا RUDDER مکمل طور پر بائیں پوزیشن میں چلا گیا اور انجن کنٹرول غیر فعال ہو گیا۔ کپتان نے جہاز کے آٹو میٹک نظام کے بے کار ہو جانے کے بعد فوراً ہی طیارے کا دستی کنٹرول سنبھال لیا۔ انجنوں کی طاقت بحال کرتے ہوئے اسے پتہ چلا کہ جہاز کے دو فرنٹ انجن ٹھیک طور پر کام کر رہے ہیں۔ جبکہ عقبی انجن جام ہو گیا ہے جس کی وجہ سے طیارے کو موڑا نہیں جا سکتا کپتان سے جہاز کے سپیڈ کنٹرول نظام کے ست ہو جانے کے باوجود جہاز کو 250 ناٹ کی رفتار پر لے آیا۔ اس کے ساتھ ہی جہاز میں ہنگامی صورت حال کا اعلان کر دیا گیا اور ایئر کنٹرول سے واپس ڈیٹریوٹ ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی اجازت طلب کی۔

اسی دوران جہاز کے عملے کو کیبن میں ایک دھند سے پھیلی نظر آئی۔ اسے فوری طور پر عملے نے شناخت کر لیا۔ یہ دھند کیبن میں بتدریج بڑھتی ہوئی ہوا کے دباؤ کی کمی DECOMPRESSION تھی عملے کے دو افراد مسافر لاؤنج کے عقبی حصے میں بیٹھے ہوئے تھے انہیں ان کے پیروں کے نیچے کا فرش جو کارگو کمپارٹمنٹ کے اوپر تھا نیچے کی طرف بیٹھتا نظر آیا جس سے وہ معمولی طور پر زخمی ہو گئے۔ اس مسئلے کے کھڑے ہو جانے کے باوجود عملے نے آکسیجن ماسک چیک کئے کہ وہ مسافروں کو صحیح طور پر آکسیجن فراہم کر رہے ہیں لیکن 14000 فٹ کی بلندی سے کم بلندی پر ہونے کی وجہ سے یہ ماسک صحیح طور پر کام نہیں کر رہے تھے۔ اس پر عملے میں سے ایک فرد نے کاک پٹ میں جہاز کے عقبی حصے میں پہنچنے والے اس نقصان کی اطلاع دی۔ کاک پٹ کی ہدایت پر عملے نے مسافروں کو ایمرجنسی لینڈنگ کی اطلاع دی اور تیار ہو جانے کا کہا بعد ازاں تین

مسافروں نے بتایا کہ ایئر کرافٹ سیفٹی کارڈ کے ذریعے انہیں اپنے قریبی باہر نکلنے کے دروازوں کا علم ہوا تھا۔

فلائٹ بخیریت واپس ڈیٹرایوٹ پہنچی اور عملے نے جہاز کے فلیپس کو 35 ڈگری پر سیٹ کیا مگر جہاز 1900 فٹ فی منٹ کے حساب سے نیچے آنے لگا جو لینڈنگ کے لئے جہاز کے نیچے اترنے کی بہت زیادہ رفتار تھی۔ کپتان میک کاریک نے کسی طرح جہاز کی نوز کو لیول پر لا کر جہاز کے نیچے آنے کی رفتار 700 فٹ پر منٹ کر دی آخر جہاز 7:44 بجے بخیریت رن وے 03R پر واپس اتر آیا۔ رن وے کے آخری سرے پر جہاز کو روک لیا گیا۔ مگر اس انداز میں کہ جہاز کے نوز اور بائیں پہیے رن وے پر تھے جبکہ دائیں پہیے رن وے سے باہر لگی ہوئی گھاس پر۔

جہاز کو جس وجہ سے یہ حادثہ پیش آیا وہ روز روشن کی طرح روشن تھا یعنی کارگو ڈور کی خرابی کی وجہ سے جہاز کے افقی سٹیبلائزر کو نقصان پہنچ گیا تفتیشکنندگان نے اپنی رپورٹ میں بتایا کہ جہاز کا کارگو دروازہ جب وہ الیکٹرونکس سسٹم سے بند نہ ہوا تو دستی طور پر بند کیا گیا تھا جس وجہ سے وہ صحیح طور پر بند نہیں ہوا تھا۔ اس رپورٹ کے سامنے آنے پر میکڈونل ڈگلس کمپنی نے اپنے ایک بلیٹن میں بتایا کہ کمپنی آئندہ اپنے طیاروں کے کارگو ڈور سسٹم کو بہتر بنائے گی تاہم کمپنی نے کوئی خاص تبدیلی نہیں کی جس کی وجہ سے آئندہ بھی حادثات پیش آئے۔

1972ء مہذب آدم خوروں کی فلائٹ

جنوبی امریکہ کے ملک یوروگوئے URUGUAY ایئر فورس کی چارٹرڈ فلائٹ 571 ایک فوکر فیر چائلڈ FH طیارہ 15 افراد پر مشتمل رگبی فٹ ٹیم کو اس کے دوستوں، خاندانوں اور کھیل کے دیگر شائقین کو لے کر جن کی تعداد 25 تھی یوروگوئے کے شہر مانٹی ویڈیو سے ہمسایہ ملک چلی کے دارالحکومت سان تیاگو جا رہا تھا۔ اس پرواز کو کوہ ہمالیہ کے بعد دنیا کے دوسرے بلند ترین سلسلہ کوہ اینڈیز کے اوپر سے پرواز کرنا تھا۔ اس پرواز کا دورانیہ اگرچہ 4 گھنٹے کا تھا لیکن اچانک موسم خراب ہو جانے کی وجہ سے کوہستان اینڈیز کے شروع ہونے سے پہلے ہی کپتان کو یہ پرواز ارجنٹائن کے ایک شہر میں لینڈ کرنا پڑی دوسرے دن 13 اکتوبر 1972ء کو موسم کے ٹھیک ہوتے ہی اس جہاز نے دوبارہ ٹیک آف کیا۔ کوہستان اینڈیز کی برف پوش چوٹیاں کوہ ہمالیہ کے بعد زمین پر بلند ترین چوٹیاں ہیں۔ ان بلند ترین چوٹیوں کو یہ فیئر چائلڈ طیارہ بلندی پر پرواز کر کے عبور نہیں کر سکتا تھا۔ اس لئے ان پہاڑوں کو عبور کرنے کے لیے اس طیارہ نے 18000 فٹ کی بلندی پر درہ کر براستہ درہ پلانشون چلی پہنچنا تھا اس درہ کو عبور کرنے کے فوراً بعد چلی کے میدانوں کا سلسلہ شروع ہو جانا تھا مگر ان میدانوں تک پہنچنے کے لئے جہاز کو دائیں طرف زاویہ قائمہ بناتے ہوئے مڑنا تھا۔

فلائٹ ابھی درہ پلانشون میں داخل ہی ہوئی تھی کہ برفانی طوفان میں پھنس گئی گہرے بادلوں نے نیچے پہاڑوںؑ کے ان تمام نشانات کو نظروں سے اوجھل کر دیا۔ اور پائلٹ کے لئے اپنی پوزیشن کا تعین کرنا مشکل ہو گیا۔ پائلٹ نے اپنی ایئر سپیڈ اور فلائٹ کے دورانیہ سے اندازہ لگایا کہ وہ درہ پلانشوں کو عبور کر چکا ہے مگر اس اندازے میں وہ باد مخالف کی تندی کو شامل کرنا بھول گیا ہے جو اس کے طیارے کی رفتار کو کم کر رہی تھی۔ اسی غلط فہمی کا شکار ہو کر درہ پلانشوں سے نکلنے کے لئے اس نے جہاز کو زاویہ قائمہ بناتے ہوئے دائیں طرف موڑا بس یہی غلطی اس کی زندگی کی آخری غلطی ثابت ہوئی اور جہاز ایک بے نام پہاڑی چوٹی سے ٹکرا گیا۔ اس بے نام چوٹی کا نام بعد میں CERRO SELER رکھ دیا گیا تھا۔ اس چوٹی کو آنسوؤں کے گلیشیئر GLACIRER OF TEAR کا نام بھی دیا گیا۔ جہاز 13800FT بلندی پر اس چوٹی سے ٹکرایا تھا۔ جہاز کا پر پہاڑ سے ٹکرا کر اس طاقت سے اڑا کہ جہاز کے افقی سٹیبلائزر کو کاٹتا ہوا فیوز لاج میں سوراخ کرتا چلا

گیا۔اس کے بعد جہاز بے توازن ہو کر ایک اور چوٹی سے ٹکرایا جس سے اس کا دوسرا بازو بھی علیحدہ ہو گیا اور صرف فیوز لاج ہوا میں اڑتی ہوئی رہ گئی۔وہ ایک برفانی تودے سے ٹکرائی اور پھسلتی ہوئی نیچے برف میں جا کر دھنس گئی۔جہاز کی تباہی کا یہ مقام ارجنٹائن کی میونسپلٹی آف ملیرگو میں واقع ہے۔

جہاز پر سوار 45 افراد میں سے 12 افراد اس حادثہ میں فوراً مارے گئے جبکہ مزید پانچ یا 6 افراد زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے اگلی صبح فوت ہو گئے۔سوار افراد میں دو میڈیکل اسٹوڈنٹ بھی شامل تھے۔ان دونوں نے جس طرح بھی بن پڑا زخمی افراد کی دیکھ بھال کی۔رات آئی تو درجہ حرارت نقطہ انجماد سے گر گیا۔زندہ بچ جانے والوں نے سردی سے بچنے کے لئے ٹوٹے ہوئے جہاز میں پناہ لی۔

دوسری صبح جب زندہ بچ جانے افراد کو ذرا ہوش آیا تو سب سے پہلے جہاز میں خوراک تلاش کی گئی لیکن چند چاکلیٹ کے پیکٹوں کے سوا کچھ دستیاب نہ ہو سکا۔27 افراد کے لئے چند چاکلیٹ کے پیکٹ ناکافی تھے۔ادھر گرم کپڑوں کی کمی جہاز کے کمبلوں سے پوری کی گئی جبکہ اتنی بلندی پر برفانی علاقوں میں انسانی آنکھوں کی حفاظت کے لئے خصوصی عینکوں کی ضرورت ہوتی ہے یہ ضرورت کپتان کے SUN VISOR شیشوں سے عینکوں کے شیشے بنا کر پوری کی گئی۔

اگلی صبح ہی تین ملکوں یوروگوئے، ارجنٹائن اور چلی سے امدادی جماعتیں اور ہوائی جہاز اس گمشدہ طیارے کی تلاش میں نکلیں مگر چونکہ جہاز کا رنگ سفید تھا اس لئے وہ برف میں روپوش ہو گیا اور تلاش میں نکلے ہوئے جہاز اسے دیکھنے میں ناکام رہے۔تلاش کا کام 11 دن تک جاری رہا مگر مسلسل ناکامیوں اور خراب موسم کی وجہ سے موقوف کر دیا گیا۔جہاز پر زندہ افراد کو جہاز میں سے ایک ٹرانزسٹر ریڈیو مل گیا تھا انہوں نے اس ریڈیو پر آخر تلاش ترک کر دینے کی خبر سنی جس پر یہ آفت زدہ افراد رو پڑے کہ اب ان کا کوئی پرسان حال نہیں تھا۔

دس دن تک چاکلیٹ کے چند ڈبوں پر گزارہ کرنے کے بعد انہوں نے بھوک کی شدت سے مجبور ہو کر اور اپنی زندگیاں بچانے کے لئے جی کڑا کر کے اپنے مردہ ساتھیوں کا کچا گوشت کھانا شروع کر دیا یہ گوشت برف میں دبا ہونے کی وجہ سے خراب نہیں ہوا تھا۔

کہتے ہیں مصیبت کبھی اکیلی نہیں آتی 29 دسمبر کو بلندیوں سے پھسلتا ہوا ایک ایوالانچ تباہ شدہ جہاز کے فیوز لاج پر آ گرا جس سے 8 مزید افراد ہلاک ہو گئے ایوالانچ گرنے سے یہ فیوز لاج بالکل برف میں دب گئی تین دن تک وہ اس فیوج لاج میں محبوس رہے جس کے اوپر کئی

فٹ برف کی تہہ آ گئی تھی۔ محبوس مسافروں میں سے ایک نے فیوز لاج سے سوراخ کر کے ہوا
داری کا انتظام کیا اب تک زندہ بچ جانے والے افراد میں ایک خاتون بھی تھی جس کا نام للیانہ میتھل
تھا وہ ایوانچ گرنے کے حادثہ میں ماری گئی مگر اس کا شوہر جیو ہر میتھل بچ گیا۔ اب صرف 16 افراد
زندہ بچ نکلے۔ ایوالانچ گرنے سے پہلے ہی کچھ مسافر اس فیصلے پر پہنچے تھے کہ اگر زندہ رہنا ہے تو
لازمی طور پر کسی انسانی آبادی تک پہنچنا پڑے گا۔ ایوالانچ کے حادثے کے بعد دو اشخاص نے کچھ
گوشت زاد راہ کے طور پر ساتھ لیا اور انسانی آبادی کی تلاش میں آہستہ آہستہ پہاڑوں سے
اترتے ہوئے میدانی علاقوں میں پہنچ گئے۔ دس دن کی انتہائی دشوار کن مسافت کے بعد وہ انسانی
آبادی کے نزدیک پہنچے تو مقامی باشندے انہیں اپنی آبادی میں لے گئے اور ساتھ ہی ارجنٹائن
کے حکام کو بھی ان کی آمد کی خبر کر دی گئی۔ باقی لوگوں کو پہاڑوں سے لانے کے لئے ہیلی کاپٹر بھیجا
گیا اور یوں باقی 14 افراد بھی 70 دن کے اس اذیت ناک تجربے کے بعد انسانی آبادی میں پہنچ
گئے۔ پھر 28 دسمبر کو یہ ایک جہاز پر سوار ہو کر واپس مانٹی وڈیو پہنچے جہاں ان سے پہلے ان کی آدم
خوری کے افسانے پہنچ چکے تھے۔

29 متوفی افراد کے ورثاء کا غم یقیناً بڑا تھا کیونکہ نہ صرف ان کے یہ عزیز ہوائی حادثے
میں مارے گئے بلکہ خود ان کے ہی ساتھیوں نے ان کی نعشوں کو کھا بھی لیا تھا۔

اس فضائی حادثے پر بعد ازاں 1974ء میں پائرس بال ریڈ نے ایک کتاب
ALIVE THE STORY OF THE ENDES SURVIVORS لکھی جو زندہ بچ جانے
والے انتہائی دشوار کن 72 دنوں کی کہانی پر مشتمل ہے۔

اس حادثے پر کئی فلمیں اور ٹیلی ویژن ڈاکومنٹریز بھی بنائی گئیں جن میں 1976ء
میں بنائی جانے والی پہلی فلم SURVIVE! تھی۔ 1993ء میں ANDES ALAIVE THE
MIRACLE IN THE میں بنائی اور 2007ء میں I Have Come Froma Plane
THAT CRASHE ON THE MOUNTAIN یہاں تک کہ 2010ء میں بھی اس
حادثے پر ایک ڈاکومنٹری فلم بنائی گئی تھی۔

1972ء ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 401

ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ 401 ایک لاک ہیڈ L-1011 ٹرائی سٹار طیارے پر مشتمل تھی جو 29 دسمبر 1972ء کی رات کو فلوریڈا ایورگلیڈ کے علاقے میں گر کر تباہ ہوگیا۔ اس حادثے میں 101 افراد ہلاک ہوگئے۔ یہ حادثہ پائلٹ کی غلطی سے پیش آیا جو اس نے آٹو پائلٹ کے غیر فعال ہونے کو پہچاننے میں کی تھی۔ اسی غلطی کی وجہ سے اس فلائٹ کی بلندی کم ہوتی چلی گئی اور بالآخر یہ تباہ ہوگئی۔ یہ حادثہ وائیڈ باڈی جیٹ طیاروں کو پیش آنے والا پہلا حادثہ تھا۔ اور امریکہ کی فضائی تاریخ کا دوسرا بڑا حادثہ تھا۔

ایسٹرن ایئر لائنز کی فلائٹ نمبر 401 ایک لاک ہیڈ وائیڈ باڈی ٹرائی اسٹار طیارے پر مشتمل تھی اس طیارے کو سروس میں آئے صرف چار ماہ گزرے تھے یہ پرواز رات 9:20 منٹ پر 29 دسمبر 1972ء کو نیویارک سے میامی فلوریڈا جانے کے لیے روانہ ہوئی تھی۔ اس پر 163 مسافر اور عملے کے 13 افراد سوار تھے۔ یہ پرواز کپتان رابرٹ بوب لوفٹ کی کمانڈ میں تھی جس کی عمر 55 سال تھی۔ اس کے ساتھ فرسٹ آفیسر البرٹ سٹاک سٹل تھا جبکہ اس پرواز میں 10 خواتین ایئر ہوسٹس کے فرائض ادا کر رہیں تھیں۔ یہ پرواز 11:32 منٹ تک معمول کے مطابق پرواز کرتی رہی جب یہ پرواز میامی انٹرنیشنل ایئر پورٹ کے قرب وجوار میں پہنچی تو معمول کے مطابق ہی اس کے لینڈنگ گیئر کو نیچے اتارا گیا تو فرسٹ آفیسر نے کاک پٹ میں ایک سبز لائٹ روشن دیکھی تو دریافت کیا کہ جہاز کی نوک کے نیچے والا پہیہ نیچے نہیں اتر سکا تھا۔ تاہم آٹو پائلٹ کے غیر فعال ہوجانے کے بعد یہ پہیہ دستی طور پر نیچے اتارا جاسکتا تھا۔

اس پر کیپٹن نے ایئر کنٹرول سے رابطہ کر کے بتایا فرنٹ گیئر کے نیچے نہ اترنے کی وجہ سے انہیں جہاز کی لینڈنگ موخر کرنا پڑی ہے۔ لہٰذا ان کے طیارے کو ایئر پورٹ کے کچھ دیر کے لیے چکر لگانے کی اجازت دی جائے۔ ایئر کنٹرول نے اس طیارے کو بلند کرنے کی ہدایات دیں اور 2000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے رہنے کی اجازت دیدی۔ ساتھ ہی اسے یہ بھی ہدایت دی گئی کہ وہ ایئر پورٹ کے نزدیک ایورگلیڈز کے علاقہ پر پرواز کرے۔

کاک پٹ میں سیکنڈ آفیسر ریپو نے جہاز کے فرنٹ گیئر کو چیک کیا کہ وہ نیچے ہوا ہے کہ نہیں 2000 فٹ کی مطلوبہ بلندی پر پہنچنے کے صرف 50 سیکنڈ بعد پائلٹ نے کو پائلٹ کو حکم دیا کہ

جہاز کو آٹو پائلٹ سسٹم پر ڈال دے آٹو پائلٹ کے سسٹم پر کیے جانے کے بعد اگلے 80 سیکنڈ تک جہاز فلائٹ لیول پر اڑتا رہا اس کے بعد جہاز اس آہستگی سے نیچے آنے لگا کہ عملے کو اس کی خبر نہ ہوسکی۔ اگلے 70 سیکنڈ میں جہاز 250 فٹ نیچے آ گیا۔ اتنی کم بلندی پر آ جانے کی وجہ سے جہاز کا آلٹی چیوڈ وارننگ سسٹم کا بیدار ہو جانا ضروری تھا مگر جہاز CVR ریکارڈ سے ایسی کوئی بات معلوم نہیں ہوسکی کہ کپتان یا عملے کے کسی رکن نے CHIME کی آواز سنی ہو۔ اگلے سیکنڈ میں جہاز اے کنٹرول کی بتائی گئی بلندی سے تقریباً نصف پر آ گیا۔

پائلٹ سٹاک سٹیل نے جیسے ہی 180 ڈگری کے زاویے پر جہاز کو موڑنے کی کوشش کی تو اسے جہاز کی بلندی کا عدم توازن نظر آیا۔ اسکے بعد پائلٹوں کے درمیان جو گفتگو ہوئی وہ جہاز کے وائس ریکارڈر سے کچھ یوں ملی ہے۔

سٹاک سٹل: ہم جہاز کی بلندی کے ساتھ کچھ غلط کر بیٹھے ہیں۔

لوفٹ: کیا؟

سٹاک سٹل: کیا ہم اب بھی 2000 فٹ کی بلندی پر ہیں؟

لوفٹ: ارے یہ کیا ہو رہا ہے؟

اس کے ساتھ ہی یہ جیٹ ایئر لائنز میامی کے مغرب شمال مغرب میں میامی رن وے سے 187 میل دوری پر ایورگلیڈ کی مرطوب زمین پر گر کر تباہ ہو گیا۔ اس حادثے کے وقت جہاز 227 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے سفر کر رہا تھا۔ زمین سے اتنی سپیڈ میں ٹکراتے ہوئے اس جہاز کا بائی بازو سب سے پہلے زمین سے ٹکرایا اور پھر بائیں انجن اور بائیں لینڈنگ گیئر اس کے ساتھ ہی جہاز اس مرطوب زمین پر لگی ہوئی آرا گھاس پر گھسٹنے کے تین نشان بناتا چلا گیا جو ہر ایک تقریباً 5 فٹ چوڑا اور 100 فٹ طویل تھا۔ پھر جب جہاز کی فیوزلاج زمین سے ٹکرائی تو یہ پانی اور گھاس میں قلابازیاں کھاتی چلی گئی اور ساتھ ہی اس کا شیرازہ بکھرتا چلا گیا۔

رابرٹ بد مارکوئیس نامی ایک ایئر بوٹ کا پائلٹ جہاز کی تباہی کے وقت اپنے ایک دوست کے ساتھ خوش گپیوں میں مصروف تھا۔ یہ دونوں فلائٹ 401 کی تباہی کے عینی شاہدین تھے جیسے ہی انہوں نے اس جہاز کو تباہ ہوتے ہوئے دیکھا وہ زندہ بچ جانے والے مسافروں کو بچانے کے لئے آگے بڑھے کیونکہ جہاز کو آگ لگی ہوئی تھی اس لئے مارکوئیس کے چہرے اور جسم کے دوسرے حصے پر جھلس جانے کے نشانات پڑ گئے۔ یہ نشانات جیٹ طیارے کے ایندھن کی

ابلتی ہوئی پھوار کی وجہ سے پڑے تھے مگر وہ اس کی پرواہ کیے بغیر پوری ایک رات اور اگلے دن مسافروں کو جہاز سے نکالتا رہا اس کی انہیں پرخلوص کوششوں کی وجہ سے بعد ازاں اسے HUMANITARIAN AWARD سے امریکہ کی نیشنل ایئر ڈزاسٹر الائنس/ فاؤنڈیشن نے نوازا۔اسے کئی دیگر ایوارڈ بھی دیئے گئے۔

163 مسافروں میں سے 69 اور عملے کے 10 ارکان میں 8 افراد یعنی کل 77 افراد زندہ بچے جبکہ 29 افراد اس حادثے میں ہلاک ہو گئے۔کاک پٹ میں سوار عملے کے افراد میں سے صرف فلائٹ انجینئر ریپو زندہ بچا پائلٹ اور کو پائلٹ دونوں مارے گئے۔

چونکہ یہ جہاز دلدل میں گرا تھا اس لیے جہاز کے گرتے ہوئے جو توانائی پیدا ہوئی وہ اس دلدل نے جذب کر لی تھی جس کی وجہ سے جہاز کو بہت کم دھچکا پہنچا تھا۔اسی طرح اس دلدل نے بہت سے زخمیوں کے زخم کیچڑ میں خون ملنے سے رک گیا تھا۔تاہم اسی دلدل میں موجود جراثیم کی موجودگی نے زخموں کو انفیکٹڈ بھی کر دیا جس سے کئی پیچیدگیاں پیدا ہو گئیں۔

زندہ بچ جانے والے تمام افراد زخمی ہوئے تھے 60 افراد شدید طور پر زخمی ہوئے تھے جبکہ 17 افراد کو معمولی چوٹیں آئیں تھیں۔

تفتیشی رپورٹ میں دونوں پائلٹوں کی غفلت کو اس حادثے کا ذمہ دار قرار دیا گیا۔ NTSB کی تفتیش میں یہ بھی بتایا گیا کہ کیپٹن لوفٹ کے دماغ میں رسولی تھی جو اس کے بصری نظام کو متاثر کر رہی تھی تاہم اس رسولی سے اس حادثہ کا کوئی تعلق معلوم نہیں ہو سکا۔

اس حادثے کا ایک حیران کن پہلو یہ بھی تھا کہ اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد کے مہینوں میں بلکہ سالوں میں ایسٹرن ایئر لائنز کے بعض ملازمین نے فلائٹ نمبر 401 کے عملے کے مردہ افراد خصوصاً کیپٹن رابرٹ لوفٹ اور سیکنڈ آفسر ڈونلڈ ریپو کو کئی دوسرے طیاروں کے کاک پٹ میں بیٹھا ہوا دیکھنے کی رپورٹ کی۔یہاں یہ امر بھی حیرت انگیز تھا کہ فلائٹ نمبر 401 کے جو کل پرزے صحیح وسالم حالت میں ملے تھے انہیں بعض دیگر طیاروں میں سپئیر پارٹ کے طور پر استعمال کیا گیا تھا۔انہیں طیاروں میں 401 کے عملے کے افراد دیکھے گئے تھے۔یہ افواہیں اس قدر بڑھیں کہ ایسٹرن ایئر لائنز کے حکام بالا کو ان کا نوٹس لینا پڑا اور یہ رپورٹیں دینے والے ملازمین کو خصوصی طور پر انتباہ دیا گیا کہ جو ملازمین ایسی افواہیں پھیلائیں گے ایئر لائنز سے انہیں کام سے نکال دیا جائے گا۔

جبکہ ایئرلائن نے اخبارات میں اس کے جہازوں پر یوں فلائٹ نمبر 401 کے بھوت نظر آنے کی تردید کی مگر ساتھ ہی جن طیاروں میں فلائٹ 401 کے سپیئر پارٹ نصب کیے گئے تھے انہیں بھی اتار لیا گیا۔

اس فضائی حادثے کے اس عجیب وغریب پہلو کو سب سے پہلے جان جی فلر نے اپنی کتاب THE GHOST OF FLIGHT 401 میں جگہ دی تھی۔ بعدازاں اس پر کئی دیگر کتب اور 1978ء میں دو ٹیلی فلمیں بھی بنائی گئیں۔

1973ء لیبیا کے طیارے پر اسرائیل کا حملہ

لیبین عرب ایئر لائنز کی فلائٹ 114 ایک طرابلس سے قاہرہ کے لئے باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی راستے میں اس پرواز کو بن غازی ایئر پورٹ پر سٹاپ کرنا تھا اس پرواز کو اسرائیلی جنگی طیاروں نے نشانہ بنا کر مار گرایا تھا۔ 10:30 منٹ پر 21 فروری 1973ء کو بوئنگ 727 نے طرابلس ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا اور خراب موسم اور طیارے کے نیوی گیشنل آلات میں خرابی کی وجہ سے یہ طیارہ اپنے راستے سے بھٹک کر اسرائیلی علاقے میں چلا گیا۔ جزیرہ نما سینائی کی فضا میں دو اسرائیلی جنگی طیاروں نے اسے جالیا اور مار گرایا۔ اس طیارے پر کل 113 افراد سوار تھے۔ جن میں سے صرف 5 افراد زندہ بچے۔

اس طیارے کو ایک فرانسیسی کپتان اور فرانسیسی انجینئر ایئر فرانس اور لیبین عرب ایئر لائنز میں طے پانے والے معاہدے کے تحت اڑا رہے تھے جبکہ کو پائلٹ ایک لیبائی باشندہ تھا بن غازی ایئر پورٹ پر مختصر سے سٹاپ کے بعد فلائٹ 114 دوبارہ قاہرہ کے لئے روانہ ہوئی جبکہ اس پر 104 مسافر اور 9 عملے کے ارکان سوار تھے۔

جیسے ہی یہ جہاز شمالی مصر کی طرف بڑھا تو ایک ریت کے طوفان نے اس طیارے کو گھیر لیا جس کی وجہ سے زمینی علامات دکھائی دینا بند ہوگئیں اور جہاز کے عملے کو جہاز کے نیوی گیشنل آلات پر بھروسہ کرنا پڑا۔ اس کے تھوڑی ہی دیر بعد جہاز کے کپتان کو شک گزرا کہ اس نے قطب نما کے صحیح سمت نہ بتانے کی وجہ سے کوئی نیوی گیشنل غلطی کی ہے۔ اسے اپنے معمول کے روٹ کے مطابق جب راستے میں کوئی ریڈیو بیکن RADIO BACON نہ ملی تو اسے سخت تشویش ہوئی۔ اسے اپنے جہاز کے موجودہ محل وقوع کا بھی کچھ پتہ نہیں تھا کہ وہ اس وقت کس علاقے پر سے گزر رہا ہے۔ تاہم اس نے اپنی یہ تشویش قاہرہ ایئر ٹریفک کنٹرول کو نہ بھجوائیں۔ بجائے اس کے کہ وہ اپنا احوال قاہرہ کو بتاتا قاہرہ سے 13:52 پر یہ ہدایات وصول ہوئیں کہ وہ اپنا جہاز نیچے اتارنا شروع کردے۔ تیز ہواؤں نے جہاز کو مزید مشرق کی سمت میں دھکیل دیا تھا اور وہ سویز کینال پر اڑ رہا تھا۔

سویز کینال کے مشرق میں واقع صحرائے سینائی پر 1967ء کی جنگ میں اسرائیل

نے قبضہ کر لیا تھا۔ ٹھیک 13:54 منٹ پر فلائٹ 114 صحرائے سینائی میں اسرائیلی فضائی زون میں 20000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہی تھی۔ اسرائیل کی ڈیفنس فورسز مصر سے حالت جنگ میں ہونے کی وجہ سے ہائی الرٹ تھیں۔ یہ مسلح اسرائیلی افواج ایسی بات پر متحیر تھیں کہ مصری علاقے سے گزرتے ہوئے اس فلائٹ پر میزائل سے حملہ کیوں نہیں کیا گیا؟ اور نہ ہی مصری جنگی طیارے اس طیارے کو روکنے کے لیے آگے بڑھے تھے کیونکہ ایک ایسے ہی واقعہ میں ایک دن پہلے ہی ایتھوپیا کا ایک طیارہ مار گرایا گیا تھا۔

3:56 منٹ پر دو اسرائیلی F4 اس مسافر بردار طیارے کے متعلق تفتیش کرنے کے لئے آگے بڑھے اور انہوں نے اس کا راستہ روک لیا۔ 3:59 منٹ پر اسرائیلی طیاروں نے مسافر بردار طیارے کے عملے سے رابطہ کرنے کی کوشش کی اور ہاتھ کے اشارے سے سگنل دینے کی کوشش کی اور فائرنگ کرنے کی دھمکی دی گئی اور مسافر بردار طیارے کو F4 طیاروں کے پیچھے پیچھے ریفیڈم ایئربیس پر اترنے کا کہا گیا۔ تاہم بوئنگ 727 کے عملے نے اسرائیلی طیاروں کی سگنلنگ کا جواب دیا۔ اسے اسرائیلی طیاروں نے ایسی درخواست سے انکار قرار دیا۔ پھر جیسے ہی بوئنگ 727 مغرب کی سمت میں مڑا اسرائیلی طیاروں نے اسے اس کے فرار ہونے کی کوشش قرار دیا۔

اس کے ساتھ ہی اسرائیلی F4 طیاروں نے اس نہتے مسافر بردار طیارے پر 20MM کی توپوں سے فائرنگ شروع کر دی۔ اس گولہ باری سے مسافر بردار طیارے کے کنٹرول سسٹم اور ہائیڈرولک سسٹم کو شدید نقصان پہنچایا۔ رہی سہی کسر طیارے کے بازوؤں کی ٹوٹ پھوٹ نے پوری کر دی۔ اور یہ طیارہ ایمرجنسی لینڈنگ کی کوشش کرتا ہوا تباہ ہو گیا۔ جس علاقہ میں اس نے اترنے کی کوشش کی تھی وہ ریت کے ٹیلوں سے بھرا ہوا تھا اس طیارے کے لینڈنگ گیئر کے دائیں طرف ایک دھماکہ ہوا اور طیارے پر سوار 113 لوگوں میں سے 108 مارے گئے۔

اس طیارے کا کو پائلٹ جو اس حادثے میں زندہ بچ گیا تھا اس نے بعد ازاں بتایا کہ طیارے کا عملہ اسرائیلی طیاروں کے اشاروں کا مطلب سمجھ رہا تھا۔ جو جہاز کو اسرائیلی بیس پر اتارنے کے لئے دے رہے تھے مگر چونکہ لیبیا اور اسرائیل بھی تعلقات ایسے تھے کہ طیارے کے عملے نے اسرائیلی سرزمین پر اترنا مناسب نہیں تھا مگر کو پائلٹ کے اس بیان کے بالکل برعکس لیبیا

ی حکومت نے الزام لگایا کہ مسافر بردار طیارے پر بغیر وارننگ دیئے حملہ کیا گیا تھا جبکہ اسرائیلی ایئرفورس نے فلائٹ 114 کے اسرائیلی فضاؤں میں گھس آنے کو اسرائیلی سکیورٹی کے خلاف ایک دھمکی قرار دیا اور کہا کہ یہ طیارہ فضائی جاسوسی کے مقصد سے اسرائیلی علاقے پر پرواز کر رہا تھا۔
اسرائیلی حکومت نے طیارے کے گرائے جانے کو اسرائیلی چیف آف سٹاف کا ذاتی فیصلہ قرار دیا اور کہا کہ طیارے کے عملے کے نامناسب رویئے نے اسرائیلی طیاروں کو فائرنگ پر مجبور کیا تھا۔

1973ء جہاز اور ایئر پورٹ ٹرمینل پر دھاوا

پان ایم فلائٹ 110 روم سے تہران جانے والی ایک شیڈولڈ پرواز تھی۔ اسے راستے میں بیروت میں سٹاپ اوور کرنا تھا۔ 17 دسمبر 1973ء کو ٹیک آف سے ذرا پہلے ایئر پورٹ ٹرمینل اور اس فلائٹ ایئر کرافٹ پر فلسطینی مجاہدین آزادی نے دھاوا بول دیا اور گراؤنڈ پر کھڑے اس جہاز کو آگ لگا دی جس کے نتیجے میں 32 افراد جہاز پر اور دو افراد ٹرمینل پر مارے گئے۔ پان ایم کے جہاز پر اس دھاوے کے بعد ان مسلح مجاہدین نے لفت ہانسا ایئر لائن کے ایک طیارہ اغوا کر لیا اور دو افراد ہلاک کر دیئے۔ ان فلسطینی مجاہدین کو کویت کی حکومت نے بعد ازاں گرفتار کر لیا تھا۔

جہاز پر اس مسلح دھاوے کا پس منظر یہ ہے کہ اردن سے نکالے جانے کے بعد پی ایل او نے جنوبی لبنان میں اپنے ہیڈ کوارٹر بنا لئے تھے۔ لبنان میں موجود فلسطینی مہاجر کیمپوں سے انہوں نے بہت سے جنگجو گوریلے بھی بھرتی کیئے تھے۔ جنوبی لبنان کو ان فلسطینی مجاہدین نے اسرائیلی سرزمین پر گوریلا حملوں اور عالمی پروازوں کو اغوا کرنے کا اڈہ بنا لیا تھا۔

17 دسمبر 1973ء کو پان ایم کی فلائٹ 110 لیونارڈو ڈاونچی انٹرنیشنل ایئر پورٹ روم سے براستہ بیروت تہران جانے والی تھی تقریباً دوپہر 1:10 منٹ پر جب یہ پرواز رن وے پر ٹیکسی کرنے کے لئے پر تول رہی تھی اچانک 6 سے 10 فلسطینی گوریلے ہینڈ گرنیڈ اور دوسرے آٹومیٹک آتشیں اسلحے سے مسلح ٹرمینل کے راستے پر نمودار ہوئے اور انہوں نے جہاز کو گھیر کر اپنی مشین گنوں سے جہاز پر اور ٹرمینل میں موجود افراد پر گولیاں برسانی شروع کر دیں۔ جس سے ٹرمینل کی کھڑکیوں کے شیشے ٹوٹ گئے اور دو افراد ہلاک ہو گئے جہاز کا عملہ کاک پٹ سے یہ ساری دہشت گردانہ کارروائی دیکھ رہا تھا۔ کیپٹن نے تمام مسافروں کو مخاطب کر کے بتایا کہ ٹرمینل پر دھاوا بول دیا گیا ہے لہٰذا تمام مسافروں کو حفاظتی اقدام کے طور پر فوراً جہاز نیچے اتر جانا چاہیے۔

مگر اتنی دیر میں چند فلسطینی گوریلوں نے پانچ سے زائد آگ لگا دینے والے ہینڈ گرنیڈ جہاز کے اوپن فرنٹ اور عقبی دروازے سے جہاز کے اندر پھینک دیئے۔ ان گرنیڈوں کے پھٹنے سے آگ لگ جانے سے جہاز کا کیبن کثیف اور دم گھونٹ دینے والے دھوئیں سے بھر گیا اس پر فلائٹ اٹینڈینٹس کے تمام جہاز کے ایمر جنسی دروازے کھول دیئے کچھ گن مینوں نے انہیں ایسا کرنے سے روکنے کی کوشش بھی کی مگر عملے نے اپنا فرض پورا کرتے ہوئے زیادہ سے زیادہ

مسافروں کو جہاز کے ایمرجنسی دروازوں سے باہر نکال دینے کی کوشش کی مگر اس کے باوجود 29 مسافر اور ایک ایئر ہوسٹس جہاز میں زندہ جل گئے اس جہاز کے مسافروں میں مراکش کے اعلیٰ حکام کا ایک وفد بھی تھا جو ایران کے سرکاری دورے پر جا رہا تھا یہ جہاز کی فرسٹ کلاس میں سفر کر رہا تھا۔ کپتان کی بیوی لونی اریبک بھی اسی جہاز میں سوار تھی اور مرنے والے افراد میں شامل تھی تاہم جہاز کا کپتان اینڈریو اریبک اس حملے میں زندہ بچ گیا تھا اس کے علاوہ آرام کو ARAMCO کے 14 ملازمین بھی اس حملے میں مارے گئے۔

کچھ مسلح گوریلوں نے کچھ اطالویوں کو یرغمال بنایا اور میونخ جانے والے لفت ہانسا ایئر لائن کے ایئر پورٹ پر کھڑے بوئنگ 737 طیارے پر سوار ہو گئے اور جہاز کے عملے کو بھی یرغمال بنالیا اور اس طیارے کو اغوا کر کے ایتھنز، یونان لے گئے ایتھنز ایئر پورٹ پر لینڈنگ کے بعد فلسطینی گوریلوں نے ریڈیو پر اپنے مطالبات بیان کئے جن میں ایتھنز ایئر پورٹ پر ایک سابقہ حملے میں ملوث دو فلسطینی گوریلوں کی رہائی شامل تھی جنہیں یونانی حکومت نے قید کر رکھا تھا۔ ان فلسطینی گوریلوں نے پانچ یرغمالیوں کو ہلاک کر دینے کا دعویٰ کیا جن میں جہاز کا فرسٹ آفیسر بھی شامل تھا۔ اس کے علاوہ اغوا کنندگان نے یہ دھمکی بھی دی کہ اگر ان کے ساتھیوں کو رہا نہ کیا گیا تو وہ اس طیارے کو عین ایتھنز شہر کے اوپر فضا میں تباہ کر دیں گے جس کی ذمہ داری ایتھنز کے اعلیٰ حکام پر ہو گی۔ تاہم حقیقتاً صرف ایک اطالوی یرغمالی مارا گیا تھا اور ایک زخمی ہوا تھا۔ 16 گھنٹے تک ایتھنز ایئر پورٹ پر کھڑا رہنے کے بعد یہ طیارہ ایک بار پھر فضا میں بلند ہو گیا اور فلسطینی گوریلوں نے زخمی اطالوی اور ہلاک شدہ اطالوی یرغمالی کی لاش کو ایئر پورٹ پر اتار دیا۔

اس طیارے کی اگلی منزل بیروت ایئر پورٹ تھا جہاں لبنانی حکام نے طیارے کو لینڈ کرنے کی اجازت نہیں دی اور رن وے پر گاڑیاں کھڑی کر کے اسے بلاک کر دیا۔ قبرص کی حکومت نے طیارے کی قبرص میں لینڈنگ سے انکار کر دیا دمشق میں حکام نے جہاز کو لینڈ کرنے کی اجازت دیدی کیونکہ جہاز میں ایندھن قریب الختم تھا۔ شامی فضائیہ کے کمانڈر میجر جنرل ناجی جمیل نے فلسطینی گوریلوں کو یرغمالیوں کو رہا کرنے کا مشورہ دیا جو انہوں نے مسترد کر دیا۔ شامی حکام نے جہاز کو ایندھن اور کھانا فراہم کر دیا اس کے علاوہ ایک زخمی فلسطینی گوریلے کی مرہم پٹی بھی کر دی۔ تقریباً دو سے تین گھنٹے بعد اس جہاز نے دمشق ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا اور وہ فضا میں دوبارہ بلند ہو گیا۔

اب اس مغویہ طیارے کا رخ کویت کی طرف تھا کویت پہنچنے پر کویت کے حکام نے طیارے لینڈ کرنے کی اجازت دینے سے انکار کر دیا۔ اس پر گوریلوں نے جہاز کے کپتان کو کسی کو طیارے کو کسی دوسرے رن پر لینڈ کرنے کا حکم دیا۔

کویتی حکام سے ایک گھنٹہ کی بات چیت کے بعد اغوا کنندگان نے تمام یرغمالیوں کو رہا کر دیا اور بدلے میں اپنے لیے ایک نامعلوم منزل کے فری پیسج کا مطالبہ کیا۔ جس پر کویتی حکام نے گوریلوں کو اپنے ہتھیار، جہاز کو چھوڑتے ہوئے قبضے میں رکھنے کی اور اشارہ سے وی V فار وکٹری بنانے کی اجازت دی۔ کویتی حکام ہائی جیکرز کو پوچھ گچھ کرنے کے لیے ایک اور ایئر بیس پر لے گئے تاہم انہوں نے اعلان کیا کہ ان کا ہائی جیکرز پر مقدمہ چلانے کا کوئی ارادہ نہیں ہے۔ اور انہیں PLO کے حوالے کرنے کا فیصلہ کیا گیا ہے۔ مارچ 1974ء میں مصر کے اس وقت کے صدر انور السادات اس بات پر رضامند ہو گئے کہ ان ہائی جیکروں کو قاہرہ بھجوا دیا جائے مگر پی ایل او کی ذمہ داری پر جس نے اعلان کیا تھا کہ ان ہائی جیکرز پر ان کے طیارہ اغوا کرنے کے غیر قانونی اقدام پر مقدمہ چلایا جائے گا۔

ان ہائی جیکروں میں سے پانچ افراد کو بات چیت کے بعد رہا کر دیا گیا مگر نومبر 1974ء میں ایک اور جہاز کے اغوا کے ہونے کے بعد پی ایل او نے انہیں دوبارہ حراست میں لے لیا۔ تاہم یہ پتہ نہیں چل سکا کہ پی ایل او کی حراست میں دوبارہ چلے جانے کے بعد ان کے متعلق کیا فیصلہ کیا گیا تھا۔

1974ء ترکش ایئر لائنز کی فلائٹ 981

ترکش ایئر لائنز کی پرواز 981 ایک میکڈونل ڈگلس ڈی سی 10 تھا جو پیرس کے باہر ارمینوائل جنگل میں 3 مارچ 1974ء کو تباہ ہو گیا اس طیارے میں 346 افراد سوار تھے۔ یہ تمام کے تمام مارے گئے اس حادثے کو ارمینوائل کی تباہی بھی کہتے ہیں۔

ابھی تک دنیا کی فضائی تاریخ میں جتنے حادثات رونما ہوئے تھے ان تمام سنگل طیاروں کے حادثات میں سب سے زیادہ اموات اس حادثہ میں واقع ہوئی تھیں۔ یہ ڈی سی 10 طیاروں کے حادثات میں بھی سب سے بڑا حادثہ تھا۔

یہ فلائٹ 3 مارچ 1974ء کی صبح کو استنبول سے لندن جانے کے لیے روانہ ہوئی تھی راستہ میں اس نے آرلی ایئر پورٹ پیرس پر 11 بجے صبح مختصر قیام کے لیے اترنا تھا۔ استنبول سے اس طیارے میں صرف 167 مسافر اور عملے کے 13 ارکان سوار تھے۔ مگر پیرس میں مختصر قیام کے دوران لندن جانے والے بہت سے مسافر جنہیں کسی اور فلائٹ میں جگہ نہیں ملی تھی اس پرواز میں سوار ہو گئے اور مسافروں کی تعداد 333 ہو گئی اس پر طیارہ نے آرلی ایئر پورٹ پیرس سے ٹھیک دوپہر 12:30 منٹ پر ٹیک آف کیا جو مشرق کی سمت کیا گیا۔ ذرا بلندی پر جا کر شمال کی سمت میں مڑا فضائی قوانین کے مطابق چونکہ براہ راست پیرس شہر پر پرواز کرنا ممنوع تھا اس لیے طیارے کو یہ ٹرن لینا پڑا۔ پھر تھوڑی دیر بعد اس فلائٹ نے فلائٹ لیول 230 کراس کر لیا اور یہ لندن کے لیے مغربی سمت میں مڑنے لگی۔ جیسے ہی اس فلائٹ نے فرانس کا قصبہ میوکس عبور کیا ایئر کنٹرولرز کو اس فلائٹ سے ایک مسخ شدہ ریڈیو سگنل وصول ہوا۔ طیارے میں اچانک فضائی دباؤ کی کمی اور سپیڈ بڑھ جانے کی وارننگ پائلٹ سے ترکی زبان میں سنی گئیں اس کے ساتھ ہی ریڈیو پر کو پائلٹ کی آواز ابھری کہ فیوز لاج پھٹ گئی ہے اس کے بعد یہ پرواز ریڈار سے گم ہو گئی۔

یہ جہاز 375 میل فی گھنٹہ کی بڑھی ہوئی رفتار سے ارمینووال جنگل میں زمین سے ٹکرا گیا جس کے ساتھ ہی ایک زوردار آتشیں دھماکہ ہوا اور 346 مسافروں کے چیتھڑے اڑ گئے یہ دھماکہ اتنا شدید تھا کہ اس دھماکہ کی وجہ سے اس جنگل کے بہت سے درخت جڑ سے اکھڑ گئے۔ جو اکھڑے نہیں وہ ٹوٹ کر خمیدہ ہو گئے مسافروں کے بچے کھچے اجزا میں ایک انسانی ہاتھ ایسا بھی ملا جس نے پیرس کی قیام گاہوں کے متعلق ایک گائیڈ تھامی ہوئی تھی۔ کسی مسافر کا ایک جوتا پاؤں

سمیت ہوائی جہاز کے پہیوں میں اٹکا ہوا ملا۔ ایک کم سن لڑکی کے والدین نے رپورٹروں کو
ان کی بیٹی کا صرف ایک آدھا ہاتھ انسانی نعشوں کے شیرازے سے ملا جو ادھر ادھر بکھرا ہوا
بے چاری لڑکی کا باقی تمام جسم فنا کے گھاٹ اتر گیا تھا۔ غرض ایک قیامت تھی جو ان 346 افراد
پر اچانک ٹوٹ پڑی تھی۔

اس طیارے کی باقیات ارمینووائل کے جنگل میں بکھری ہوئیں ملیں جبکہ طیارے سے
کیبن کا ہوا کے دباؤ میں کمی کی وجہ سے فرش پھٹنے سے 6 مسافر اپنے سیٹوں میں بیٹھوں سے
بندھے طیارے سے نیچے جا گرے اور آسمان سے گرنے کی دہشت سے ہی جاں بحق ہو گئے
جب کہ فری فال کی صورت میں طیارے سے زمین کی طرف گرے تو مکمل ہوش و حواس میں تھے
اس لیے ان کی موت ڈائنامائٹ سے بھی کربناک تھی۔

ترکش ایئر لائنز کا یہ طیارہ پیرس سے 25 میل دور شمال مشرق میں 12500 فٹ کی
بلندی سے پرواز کر رہا تھا کہ اس کا بھی کارگو ڈور یا سامان لادنے اور اتارنے والے کمپارٹمنٹ کا
دروازہ قفل کی خرابی کی وجہ سے دوران پرواز اچانک کھل گیا۔ دروازہ کھلتے ہی سامان رکھنے والا
حصہ ہوائی دباؤ کی کمی کا شکار ہو گیا جس سے مسافروں کے کیبن کا عقبی حصے کا فرش پھٹ گیا فرش
پھٹتے ہی چھ مسافر اپنی سیٹوں سمیت بیلٹ بندھے ہوئے جہاز سے نیچے گر گئے اور انتہائی اذیت
ناک موت کا شکار ہو گئے۔

تاہم وہ اکیلے ہی نہیں تھے بلکہ اس ڈی سی 10 طیارے میں سوار باقی تمام لوگوں کی
تقدیر بھی ان سے کچھ زیادہ مختلف نہیں تھی فرق صرف یہ تھا کہ وہ اس بدنصیب طیارے کے ساتھ
اپنے انجام کو پہنچے۔ جب جہاز کے مسافر کیبن کا فرش پھٹا تو اس کے نیچے سے گزرنے والے
طیارے کو کنٹرول کرنے والے تمام کیبلز ٹوٹ گئے اور یہ طیارہ بے قابو ہو کر پلک جھپکنے میں زمین
پر آ گرا اور جہاز کے ٹکڑے اس جنگل میں دور تک پھیل گئے۔

اس میں سوار باقی بدنصیب مسافروں کے بھی جہاز کے ساتھ ہی پرخچے اڑ گئے اس
جنگل کے بہت سے درختوں پر مسافروں کے کپڑوں اور ان کے جسموں کے چیتھڑے لٹکے ہوئے
پائے گئے۔ 346 مسافروں میں سے صرف 4 کے جسم صحیح سلامت حالت میں پائے گئے۔ مگر یہ
جہاز کے گرنے کے مقام سے تین میل کے فاصلے سے پہلے تھے اور جہاز کی تباہی کا شکار نہیں
ہوئے تھے۔ انسانی لاشوں کے بکھرے ہوئے اجزا اکٹھے کرنا اور ان کی شناخت کرنا انسان کی

فضائی تاریخ کا سب سے دلدوز اور دہشت ناک عمل تھا۔ اس جہاز کے لئے بھیجے گئے کچھ امدادی کارکنوں پر اس دہشت ناک تباہی کا اتنا گہرا اثر پڑا کہ وہ غریب اپنے حواس کھو بیٹھے اور امدادی کارروائی سے علیحدہ کرنا پڑے۔ جنگل کے ایک بڑے حصے میں انسانی اعضا بکھرے ہوئے تھے ایسے میں انہیں دیکھ کر کچھ انسانوں کا ہوش کھو دینا فطری عمل تھا۔

1972ء میں امریکہ کے شہر ڈیٹریوٹ سے بفلو نیویارک جانے والے ایک طیارے (دیکھئے پرواز 96 'ونڈسر کا اہم واقعہ) کے ساتھ بھی ایسا ہی حادثہ پیش آیا تھا۔ اس کے کارگو کمپارٹمنٹ کا دروازہ پرواز کے دوران کھل گیا تھا مگر اس کے کنٹرول کیبلز کو نقصان تو پہنچا مگر وہ ٹوٹی نہیں تھیں اس لیے پائلٹ نے اپنی پیشہ وارانہ مہارت کو کام میں لاتے ہوئے اس جہاز کو بفلو ایئرپورٹ پر اتار لیا تھا اور تمام مسافر محفوظ رہے تھے اور زندہ بچ گئے تھے مگر ترکش ایئر لائنز کے طیارے کے مسافر شاید اتنے خوش نصیب نہیں تھے وہ سب کے سب مارے گئے تھے۔

پہلے حادثے کے رونما ہونے کے بعد میکڈونل ڈگلس کمپنی نے اپنے تیار شدہ تمام ڈی سی 10 طیاروں کے کارگو ڈورز میں محفوظ قفل لگانے کا اعلان کیا تھا مگر اس پر صحیح طور پر عملدرآمد نہیں ہو سکا تھا۔ مگر اس قفل کو صحیح طور پر بند کرنے کے لیے ایک ہدایات نامہ جاری کیا گیا تھا۔ یہ انگریزی زبان میں تھا ترک ایئر لائنز کے بدنصیب طیارے کا یہ قفل جس ایئرپورٹ اہلکار نے بند کیا تھا وہ ایک الجزائری تھا اور عربی، فرانسیسی جاننے کے علاوہ انگریزی زبان سے نابلد تھا اس لیے اس ہدایت نامہ کو وہ پڑھ نہ سکا۔ اس وجہ سے میکڈونل ڈگلس کمپنی نے ترکش ایئر لائنز پر الزام لگایا کہ اگر کمپنی اس جہاز کی مناسب دیکھ بھال کا انتظام کرتی تو یہ بھیانک حادثہ رونما نہ ہوتا۔ ترکش ایئر لائنز نے اس الزام کو رد کرتے ہوئے میکڈونلڈ ڈگلس کمپنی پر ہرجانے کی ادائیگی کا مقدمہ دائر کر دیا تھا مگر دونوں فریقین میں ماورائے عدالت تصفیہ طے پا گیا تھا۔

1974ء پان ایم فلائٹ 812

پان ایم کی فلائٹ 812 ایک شیڈولڈ بین الاقوامی پرواز تھی جو ہانگ کانگ سے سڈنی آسٹریلیا جاتی تھی۔ اس کا درمیانی سٹاپ بالی' انڈونیشیا میں ہوتا تھا۔

22 اپریل 1974ء کو یہ پرواز جزیرہ بالی کے ایئرپورٹ سے صرف 42.5 ناٹیکل میل کی دوری پر تباہ ہوگئی تھی۔ یہ پرواز ایک بوئنگ 707 تھا جس میں 96 مسافر اور عملے کے 11 افراد سوار تھے وہ سب کے سب ہلاک ہو گئے۔

اس حادثے کی تفتیش کے دوران اس جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے کا معائنہ کر کے اس بات کا پتہ چلایا گیا تھا کہ سطح زمین سے ٹکرانے سے پہلے اس طیارے میں اسٹرکچر فیلر رونما نہیں ہوا تھا۔ اس طیارے کو یہ حادثہ دائیں طرف 263 ڈگری پر موڑ کاٹتے ہوئے پیش آیا تھا۔

1974ء سری لنکا میں مارٹن ایئر فلائٹ 138 کا حادثہ

مارٹن ایئر فلائٹ 138 ایک چارٹرڈ فلائٹ تھی جو سورابایا انڈونیشیا سے کولمبو سری لنکا جا رہی تھی۔ یہ پرواز انڈونیشیا کی ایئر لائنز گارودا کے ساتھ طے پانے والے ایک معاہدے کے تحت اوپریٹ کی گئی تھی۔ 4 دسمبر 1974ء کو یہ فلائٹ لینڈنگ سے کچھ ہی دیر پہلے ایک پہاڑ سے ٹکرا گئی اور اس پر سوار تمام 191 افراد جو انڈونیشیائی حجاج کرام تھے اور مکہ جا رہے تھے ہلاک ہو گئے۔ ان میں عملے کے 9 ارکان بھی شامل تھے۔

کہا جاتا ہے کہ یہ ڈی سی 8 طیارہ سورابایا، انڈونیشیا سے تقریباً 12:3 منٹ پر جدہ کے لیے روانہ ہوا تھا راستے میں اس نے بندرانائیکے ایئر پورٹ کولمبو پر سٹاپ کرنا تھا۔ تقریباً 16:30 منٹ پر کولمبو ایئر کنٹرول نے اس جہاز کو 5000 فٹ کی بلندی پر آ جانے کا کہا تھا جبکہ یہ 8000 فٹ کی بلندی پر تھا۔ کولمبو کے نزدیک پہنچ جانے پر یہ جہاز 16:44 منٹ پر تقریباً 2000 فٹ کی بلندی پر آ گیا۔ اسے رن وے نمبر 0.4 پ اترنے کی اجازت دی گئی تھی۔ جہاز کا عملہ ایئر پورٹ کے نزدیک آنے پر جہاز کو مزید کم بلندی پر لے آیا۔ جس سے آخر کار یہ جہاز سپتھا کانیا نامی پہاڑی سے ٹکرا گیا۔ اس وقت یہ جہاز 4355 فیٹ کی بلندی پر تھا۔ یہ پہاڑی کولمبو کے مشرق میں 40 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے یہ سری لنکا کی فضائی تاریخ کا سب سے بدترین فضائی حادثہ تھا۔ اس جہاز کو جو پائلٹ اڑا رہا تھا اس کا نام ہینڈرک لیم تھا کو پائلٹ ربارٹ بلوسما اور فلائٹ انجینئر جوز وجی نندز تھا۔ یہ ایک DC8 طیارہ تھا۔

تفتیش کنندگان نے اس حادثے کا سبب ایک بلند پہاڑی سے ٹکراؤ بتایا ہے جو عملے کے جہاز کو محفوظ بلندی سے نیچے لے آنے کی وجہ سے پیش آیا تھا۔ یہ سب عملے کے ایئر پورٹ کے محل وقوع کو صحیح طور پر نا سمجھ لینے کی وجہ سے ہوا تھا۔ عملے سے یہ غلطی جہاز میں نصب DOPPLER AND WEATHER RADAR SYSTEM میں غلطی کرنے کے امکانات موجود ہونے کی وجہ سے ہوئی تھی۔ اس کے علاوہ بعد ازاں بتایا گیا جہاز کی مینوفیکچرنگ میں بھی سقم رہ گیا تھا۔ جو اس حادثے کا سبب بنا تھا۔ اس جہاز نے سورابایا انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا تقریباً 12 بجے دوپہر 4 دسمبر 1974ء کو یہ جہاز جدہ، سعودی عرب جا رہا تھا اور پروگرام کے مطابق اس نے بندرانائیکے انٹرنیشنل ایئر پورٹ کولمبو، سری لنکا میں سٹاپ کرنا تھا۔ کولمبو کے قریب

پہنچنے پر اس جہاز نے بندرانائیکے ایئر پورٹ ایئر کنٹرول میں 16.16 بجے رابطہ کیا اور بتایا کہ وہ ایئر پورٹ سے 130 میل کی دوری پر ہیں۔ اس پر ٹریفک کنٹرول نے انہیں موسم کے صاف ہونے کا بتایا اور طیارے کو کم بلندی پر آنے کی ہدایت دیں۔ طیارہ اس وقت 35000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔ اسکے علاوہ جب عملے کو ایئر پورٹ نظر آنے لگے تو اس وقت جہاز کو 2000 فٹ پر لانے کا کہا۔ عملے نے اس میسج کو قبول کر لیا اور اس کے بعد ایئر کنٹرول سے جہاز کا کوئی اور ریڈیائی رابطہ نہ ہوا۔ چشم دید گواہوں کے مطابق یہ جہاز بتائے گئے لیول سے نیچے پرواز کر رہا تھا۔ اس کے کسی انجن میں آگ لگی ہوئی نظر نہیں آئی سب سے بڑھ کر یہ کہ اس کے انجنوں کی آواز بھی نارمل تھی اور ان میں کسی نقص کی علامت نظر نہیں آتی۔ جہاز کے ٹکرانے سے جو دھماکہ ہوا وہ اس ٹکراؤ کے مقام کے قرب و جوار میں رہنے والوں کو واضح طور پر سنائی دیا۔ حادثے کے بعد پتہ چلا کہ یہ جہاز پانچویں پہاڑ سے ٹکرایا تھا (سری لنکا کی اس پہاڑی چوٹی کی پانچ چوٹیاں نظر آتی ہیں)

حادثے کے بعد ایئر ٹریفک کنٹرول نے طیارے کے ساتھ بار بار رابطہ کرنے کی کوشش کی جو بے سود رہی کیونکہ یہ طیارہ فضا سے غائب ہو چکا تھا۔ جس کے بعد اس طیارے کی تلاش اور امدادی کارروائی کے لیے پارٹیاں بھیجی گئیں۔ اس طیارے کی رجسٹریشن ہالینڈ کی تھی جبکہ یہ امریکہ کا بنا ہوا تھا اس لئے ان دونوں ممالک کو طیارے کے ساتھ پیش آنیوالے اس حادثے کی اطلاع دیدی گئی۔ انڈونیشیا کو بھی مطلع کیا گیا کیونکہ اس طیارے پر سوار اکثر افراد انڈونیشیا سے تعلق رکھتے تھے۔ اس حادثے کی یادگار نورتن برج نامی قصبے میں تعمیر کی گئی یہ حادثے کے اصل مقام سے کئی میل کے فاصلے پر تھا۔ ایک سری لنکا کے گلوکار نے اس حادثے کی یاد میں گانا بھی گایا جو ڈی سی 8 کہلایا۔

1975ء تان سن نہوٹ سی 5 کا حادثہ

امریکہ نے جنگ ویتنام میں بہت سا جانی و مالی نقصان اٹھایا تھا۔ دوسرے لفظوں میں اس بڑی طاقت کو ایک چھوٹے ملک کے لوگوں نے نیچا دکھا دیا تھا۔ 4 اپریل 1975ء کو جنوبی ویت نام میں تان سن نہوٹ ایئر بیس کے قریب امریکہ کے ایک سی 5 گلیکسی لاک ہیڈ طیارے کو حادثہ پیش آیا۔ یہ طیارہ تان سن نہوٹ TAN SON NHUT جنوبی ویت نام سے امریکی فوجیوں کو کلارک ایئر بیس فلپائن لے جا رہا تھا۔ طیارے میں ہوا کے دباؤ کی کمی پیدا ہو جانے سے طیارے پر پائلٹ کا تصرف نہ رہا جس کی وجہ سے ایمرجنسی لینڈنگ کرتے ہوئے یہ طیارہ تباہ ہو گیا۔ اس پر سوار 311 افراد میں سے 153 افراد ہلاک ہو گئے جبکہ 175 افراد زندہ بچ گئے۔

اپریل 1975ء کے آغاز میں جنوبی ویت نام کی افواج شمالی ویت نام کی افواج نے اپنے علاقوں سے نکال کر باہر کر دی تھیں۔ امریکی صدر جیرالڈ فورڈ کی انتظامیہ نے ان حالات میں امریکی شہریوں کو ویت نام سے نکالنے کا فیصلہ کیا۔ تاہم جنوبی ویت نام کی حکومت کو اس فیصلے سے آگاہ نہ کرنے کے لئے امریکی سفیر برائے جنوبی ویت نام نے امریکی شہریوں کو مختلف حیلوں اور بہانوں سے نکالنے کے لئے آپریشن بے بی لفٹ ترتیب دیا جسے امریکی فضائیہ نے آپریٹ کرنا تھا۔ اس آپریشن کا بظاہر مقصد ان جنوبی ویت نامی یتیم بچوں کو نکالنا تھا جن کو امریکی شہریوں نے اپنی سرپرستی میں لیا ہوا تھا تاہم ان امریکی شہریوں کو بھی ان بچوں کے ساتھ ویت نام سے نکالنا مقصود تھا۔

جمعہ 4 اپریل 1975ء کو آپریشن بے بی لفٹ کے سلسلے کی پہلی پرواز سی 5 طیارہ تان سن نہوٹ ایئر بیس سے کلارک ایئر بیس فلپائن کے لیے روانہ ہوئی بے بی لفٹ پروگرام کے تحت لے جانے والے بچوں اور امریکی شہریوں کا استقبال صدر فورڈ نے سان ڈیاگو کیلی فورنیا میں خود کرنا تھا۔

4:15 منٹ پر یہ سی 5 طیارہ جنوبی بحیرہ چین پر پرواز کر رہا تھا۔ جو جنوبی ویت نام کے مقام پر وونگ تناؤ سے صرف 24 کلومیٹر کے فاصلے پر تھا۔ طیارے کے 23000 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کے بعد اس کے عقبی حصے میں واقع کارگو ڈور کے قفل میں خرابی واقع ہو گئی اور کارگو ڈور ایک دھماکہ کے ساتھ کھل گیا۔ جیسے کہ پہلے بھی اس خرابی کی وجہ سے کئی طیارے ہوا کے دباؤ میں کمی کا شکار ہو گئے تھے۔ یہ طیارہ بھی ہوائی دباؤ میں کمی کا شکار ہو گیا جس کی وجہ سے مسافر کیبن میں ایک

دھند سی پھیل گئی۔ دھماکہ کے ساتھ ہی اس طیارے کے عقب میں موجود کنٹرول کیبلز ٹوٹ گئے جس وجہ سے طیارے کے ہائیڈرالک سسٹم میں سے 2 سسٹم کام کرنا چھوڑ گئے۔ جس کے بعد طیارہ کے RUDDER اور ELEVATOR پائلٹ کے تصرف سے باہر ہوگئے اور صرف طیارے کے ایک AILERON پر پائلٹ کا کنٹرول رہ گیا۔ طیارے کے کیپٹن اور فرسٹ آفیسر نے طیارہ پر دوبارہ کنٹرول حاصل کرنے کی کوشش کی اور طیارے کو واپس تان سن نہوٹ ایئر بیس پر لے جانے کے لیے 180 ڈگری پر ایک موڑ کاٹا اس کے ساتھ ہی جہاز جھٹکے کھانے لگا تاہم جہاز کی اس لرزش پر عملے نے کسی نہ کسی طرح قابو پا کر جہاز کو نیچے اتارنے کی کوشش کی۔ جہاز اس وقت 460 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑ رہا تھا بڑی کوششوں کے ساتھ عملہ آخر کار جہاز کو 4000 فٹ کی بلندی پر لے آیا اور تان سن نہوٹ ایئر بیس کی رن وے نمبر 251 کی طرف بڑھنے لگا۔ انہوں نے رن وے کی طرف بڑھنے کے لیے موڑ کاٹا تو جہاز کے نیچے آنے کی رفتار تیز تر ہوگئی جس کو روکنے کے لیے جہاز کے انجنوں کی پاور کو بڑھانا پڑا جہاز نے 4:45 پر زمین کو ٹچ کیا اور جہاز 400 میٹر تک پھسلتا چلا گیا‘ اس کے بعد ایک مرتبہ پھر فضا میں بلند ہوگیا اگلے 800 میٹر تک فضا میں بلند رہا۔ دریائے سائگون کو عبور کرتے ہی وہ ایک سیلاب روکنے والے پشتے سے ٹکرایا اور چار ٹکڑوں میں منقسم ہوگیا اس کے ساتھ ہی ایندھن میں آگ لگ گئی اور تباہ شدہ ڈھانچے کے کچھ حصوں نے آگ پکڑ لی اس تباہی سے زندہ بچ جانے والوں نے جہاز کے تباہ شدہ حصوں سے باہر نکلنے کے لیے جدوجہد کی یہ حادثہ دریائے سائیگون کے کنارے چاولوں کے ایک کھیت میں رونما ہوا تھا۔ جو پانی کھڑا ہونے کی وجہ سے کیچڑ سے بھرا ہوا تھا۔ اسی وجہ سے اس مقام تک آگ بجھانے والی گاڑیاں نہیں پہنچ سکتی تھیں۔ امدادی ہیلی کاپٹر بھی جہاز کے ڈھانچے سے کچھ فاصلے پر اتر سکتے تھے۔ جہاز پر سوار 328 لوگوں میں سے 76 بچے‘ 34 محکمہ دفاع کے اتاشی‘ پانچ امریکی شہری‘ 11 ایئر فورس سے متعلقہ شخصیات اور 8 نرسیں ماری گئیں اور 175 افراد زندہ بچ گئے۔ یتیم بچوں میں سے جو زندہ بچے تھے انہیں امریکہ بھجوا دیا گیا۔ جبکہ مرنے والوں کو تھائی لینڈ کے ایک رومن کیتھولک قبرستان میں دفنا دیا گیا۔ امریکی کانگریس کے کچھ ارکان نے مطالبہ کیا کہ تمام زیر استعمال سی 5 طیاروں کو کھڑا کر دیا جائے۔ اس مطالبہ کے پیش نظر سی 5 طیاروں کے آپریشنوں پر سخت پابندیاں عائد کر دیں گئیں اس جہاز کے کپتان کو اس طیارے کو بچا کر لینڈ کرنے کی بہادری پر ایئر فورس کراس کا تمغہ دیا گیا۔ جبکہ 37 مزید تمغے جہاز کے دیگر عملے کو دیئے گئے۔ جون

1975ء میں ایک عورت نے جس کی بہن اس حادثہ کا شکار ہوگئی تھی لاک ہیڈ کمپنی کے خلاف غفلت برتنے کے الزام میں 200 ملین ڈالر ہرجانے کا دعویٰ دائر کردیا۔

جہاز کا کارگوڈور جس دھماکے سے کھلا تھا اس کے بارے میں ابتدائی طور پر دہشت گردانہ کارروائی کا شبہ تھا۔ چونکہ جہاز کے کرش ہونے کے مقام سے جہاز کا بہت سا ساز و سامان لوٹ لیا گیا تھا اس پر اس حادثے کی تفتیش کرنا خاصا دشوار کن کام تھا۔ اس لیے مقامی آبادی کو امریکہ فضائیہ طیارے کا لوٹا ہوا سامان واپس کرنے پر انعام دینے کا اعلان کیا۔ امریکی بحریہ کے جہازوں کو جہاز کا فلائٹ ریکارڈر بحیرہ جنوبی چین میں تلاش کرنے کا حکم دیا گیا تو ریکارڈر سمندر میں تلاش کرلیا گیا۔ اس کے علاوہ جہاز کا کارگوڈور بھی مل گیا۔ اس دروازے کے مل جانے کے بعد یہ پتہ چلا کہ اس کے کچھ قفل صحیح طور پر بند نہیں کیے گئے تھے۔ اس کے علاوہ جہاز کے مرمتی ریکارڈ سے پتہ چلا کہ ان قفلوں کو جہاز سے اتار کر ان کے پرزے فالتو پرزوں کے طور پر استعمال کیے گئے تھے اور بعد ازاں انہیں صحیح طور پر نصب بھی نہیں کیا گیا تھا جس کی وجہ سے کارگو ڈور صحیح طور پر بند نہیں ہوا تھا جس کی وجہ سے جو قفل صحیح طور پر کام کررہے تھے وہ بھی بلندی پر جاکر طیارے کے سامان کے بوجھ سے کھل گئے تھے۔

1976ء آپریشن اینٹیبے

OPERATION ENTEBE اسرائیل ڈیفنس فورسز کا دہشت گردی کے خلاف یرغمالیوں کی رہائی کے لئے اینٹیبے ایئرپورٹ یوگنڈا پر کیا گیا ایک آپریشن تھا جو 4 جولائی 1976ء کو وقوع پذیر ہوا تھا۔ مگر یہ آپریشن بذات خود بھی کسی دوسرے ملک کے خلاف اسرائیل کی ریاستی دہشت گردی کی علامت تھا۔

اس آپریشن سے تقریباً ایک ہفتہ پہلے 27 جون 1976ء کو ایئر فرانس کا ایک طیارہ 248 مسافروں کے ساتھ پی ایل او کے گوریلوں نے اغوا کرلیا تھا یہ ان کی ایک جرمن انقلابی تنظیم کے اشتراک کے ساتھ کی گئی کارروائی تھی۔ ہائی جیکر اس فلائٹ کو یوگنڈا کے دارالحکومت کمپالا کے نزدیک واقع اینٹیبے ایئرپورٹ پر لے گئے اور انہوں نے جہاز سے اتار کر اسرائیلی یہودی مسافروں کو دیگر مسافروں سے الگ کرلیا اور وہ انہیں ایک علیحدہ کمرے میں لے گئے۔ اسی دوپہر کو بقایا 47 غیر یہودی یرغمالیوں کو رہا کر دیا گیا۔ اگلے دن مزید 101 غیر اسرائیلی یرغمالیوں کو طیارہ چھوڑنے کی اجازت دی دی گئی 100 سے زائد یہودی اسرائیلی یرغمالیوں کو اور طیارے کے غیر یہودی پائلٹ بیکوس کو محبوس کرلیا گیا اور مطالبے نامنظور ہونے کی صورت میں ماردینے کی دھمکی دی گئی۔

اس کے ساتھ ہی اسرائیلی ڈیفنس فورس اسرائیلی ایجنسی موساد کی فراہم کردہ خفیہ معلومات پر سرگرم کی گئی۔ ہائی جیکرز نے اپنے قیدیوں کو نہ چھوڑنے پر یرغمالی اسرائیلیوں کو قتل کر دینے کی دھمکی دی تھی اسی دھمکی کے نتائج سے بچنے کے لئے اسرائیلی ہائی کمان نے یرغمالیوں کو ایک کمانڈو ایکشن کے ذریعے چھڑوانے کا منصوبہ تیار کیا تھا۔ اس منصوبہ میں یوگنڈا کی افواج کی طرف سے کی گئی مزاحمت کا مقابلہ کرنا بھی شامل تھا۔

یہ آپریشن رات کو وقوع پذیر ہوا۔ اسرائیلی ٹرانسپورٹ طیارے 100 اسرائیلی کمانڈوز کو تقریباً 2500 میل دور یوگنڈا لے گئے۔ جہاں یہ RESCUE OPERATION عمل میں لایا جانا تھا۔ اس 90 منٹ کے آپریشن کے لیے پورے ایک ہفتہ تک منصوبہ بندی کی گئی جس کے ذریعے 102 یرغمالیوں کو چھڑوالیا گیا۔ اس کارروائی میں 5 اسرائیلی کمانڈوز زخمی ہوئے اور کمانڈو لیفٹیننٹ کرنل یونتان نتن یاہو ہلاک ہوگیا۔ تمام ہائی جیکر تین یرغمالی اور 45 یوگنڈا کے

ملٹری مین مارے گئے اس کے علاوہ یوگنڈا کی فضائیہ کے 30 مگ 21 اور مگ 17 طیارے تباہ کر دیئے گئے۔ اس آپریشن کے 24 گھنٹے بعد ایک اور اسرائیلی یرغمالی جو ایک نزدیکی ہسپتال میں داخل تھا یوگنڈا کی فوج کے افسروں کے ہاتھوں مارا گیا۔

اس آپریشن کا نام آپریشن تھنڈر بولٹ رکھا گیا تھا۔ اس کے علاوہ اسرائیلی اسے آپریشن جوناتھن کا نام بھی دیتے ہیں جو اس فوجی یونٹ کے لیڈر کی یاد میں رکھا گیا تھا۔

27 جون 1976ء کو ایئر فرانس کی ایک ایئر بس A300 جو فلائٹ 139 کے نام پر بن گوریان ایئر پورٹ تل ابیب سے براستہ ایتھنز چارلس ڈیگال انٹرنیشنل ایئر پورٹ پیرس جا رہی تھی۔ اس پر 246 مسافر اور عملے کے 12 افراد سوار تھے۔ جبکہ 58 مسافر اس طیارے پر سوار ہونے کے لیے ایتھنز ایئر پورٹ پر انتظار کر رہے تھے جن میں 4 ہائی جیکر بھی شامل تھے۔ ایتھنز ایئر پورٹ سے اس پرواز نے دوپہر 12:30 منٹ پر ٹیک آف کیا اور پیرس کے لیئے روانہ ہوگئی۔ ٹیک آف کے فوراً بعد ہی اس پرواز کو ہائی جیک کر لیا گیا۔ ہائی جیکرز میں PFLP-EO2 کے فلسطینی گوریلے اور دو جرمن انقلابی ولفرڈ بوس اور برجی کوہلمان شامل تھے۔ ہائی جیکرز نے اس پرواز کا رخ بن غازی' لیبیا کی طرف کر دیا۔ بن غازی ایئر پورٹ پر یہ پرواز سات گھنٹے ٹھہری اور اس میں ایندھن بھرا گیا۔ بن غازی میں قیام کے دوران ہائی جیکرز نے ایک خاتون یرغمالی کو رہا کر دیا۔ اس عورت نے اسقاط حمل کا عارضہ ظاہر کیا تھا۔

یہ جہاز بن غازی سے 3:15 منٹ بعد از سہ پہر 28 جون کو روانہ ہوئی۔ اپنی روانگی کے تقریباً 24 گھنٹے بعد یہ پرواز اینٹیبے ایئر پورٹ یوگنڈا پہنچی۔ اینٹیبے ایئر پورٹ پر 4 مزید ہائی جیکرز سابقہ چار کے ساتھ شامل ہو گئے۔ یوں ہائی جیکرز کی تعداد 8 ہوگئی اس کے علاوہ فلسطینی تحریک آزادی سے ہمدردی رکھنے والے یوگنڈا کے صدر عیدی امین کی تائید و حمایت بھی ہائی جیکرز کو حاصل تھی۔ ہائی جیکرز نے مطالبہ کیا کہ 40 فلسطینی جو اسرائیل کی قید میں ہیں اور 13 فلسطینی جو فرانس' مغربی جرمنی اور سوئٹز کی قید میں ہیں اسرائیلی یرغمالیوں کے بدلے میں رہا کر دیئے جائیں اور اگر ان کے مطالبات پورے نہ کئے گئے تو وہ یرغمالیوں کو ہلاک کر دیں گے ہائی جیکرز نے یکم جولائی 1976ء کی ڈیڈ لائن دی تھی۔

جیسا کہ پہلے ذکر آیا کہ ہائی جیکرز نے یرغمالیوں کو دو گروہوں میں منقسم کر دیا ایک میں اسرائیلی اور یہودی شامل تھے۔ جبکہ دوسرا باقی دیگر ادیان رکھنے والے مسافروں پر مشتمل تھا۔

2011ء میں ایک یہودی یرغمالی نے بتایا کہ ہائی جیکرز نے صرف اسرائیلی شہریت رکھنے والے یرغمالیوں کو الگ کیا تھا یہودی دوسرے گروہ میں شامل تھے۔ اس کے علاوہ اسی یہودی یرغمالی ILAN HARTUV کے مطابق ہائی جیکروں نے یہ بھی کہا تھا کہ وہ صرف اسرائیل کے خلاف ہیں نہ کہ یہودیوں کے خلاف ہائی جیکرز نے جو یرغمالی رہا کئے تھے ان میں برازیل سے تعلق رکھنے والے کئی یہودی بھی شامل تھے جن کے پاس اسرائیل کی شہریت نہیں تھی ہائی جیکرز نے تقریباً ایک ہفتے تک اینٹبے ایئرپورٹ کے ایک ٹرانزٹ ہال میں یرغمالیوں کو رکھا۔ یہ آج کل اینٹبے ایئرپورٹ کے پرانے ٹرمینل میں شامل ہے۔ کچھ یرغمالیوں کو رہا کرنے کے بعد 100 یرغمالی باقی رہ گئے۔ ان باقی ماندہ اسرائیلی یرغمالیوں کو ہائی جیکرز نے ہلاک کر دینے کی دھمکی دی کہ اگر اسرائیل فلسطینیوں کے مطالبات پورے نہیں کرے گا۔

غیر اسرائیلی یرغمالیوں کو رہا کر دیا گیا اور بتایا گیا کہ انہیں ایئر فرانس کی ایک اور پرواز میں سوار کر دیا جائے گا جب فلائٹ 139 کے کپتان مائیکل بیکوس کو رہا کیا جانے لگا تو اس نے کہا کہ وہ اس وقت تک رہا نہیں ہو گا جب تک باقی مسافروں کو بھی رہا نہ کر دیا جائے گا کیونکہ فلائٹ 139 کے مسافر اس کی ذمہ داری ہیں جس کے بعد بیکوس کے باقی فضائی عملے نے بھی رہا نہ ہونے کا فیصلہ کیا۔ اس پرواز پر سوار ایک عیسائی راہبہ نے بھی رہا نہ ہونے کا عندیہ ظاہر کیا مگر اسے یوگنڈا کے فوجیوں نے زبردستی ایئر فرانس کی دوسری پرواز پر سوار کر دیا۔ 85 اسرائیلی اور یہودی یرغمالی باقی بچے جبکہ 20 دیگر یرغمالیوں میں زیادہ تر ایئر فرانس کی پرواز 139 کے عملے کے ارکان شامل تھے۔

آپریشن اینٹبے سے ایک ہفتہ پہلے اسرائیلی حکومت نے بظاہر یرغمالیوں کی رہائی کے لئے سفارتی کوششیں جاری رکھیں مگر اندرون خانہ کمانڈو ایکشن منصوبے کی تیاریاں خفیہ طور پر جاری تھیں۔ اسرائیلی ڈیفنس فورس کے ایک افسر BRAUCH BURKA کی عیدی امین سے ذاتی شناسائی تھی اسرائیلی کیبنٹ کے اصرار پر اس نے عیدی امین سے کئی مرتبہ ٹیلی فون پر رابطہ کیا اور یرغمالیوں کی رہائی پر زور دیا مگر دراصل یہ سب کارروائی اس معاملے کو ایک طول دے کر کمانڈو ایکشن کی تیاری مکمل کرنے کے لئے تھی۔ اسرائیل نے اسرائیلی حکومت کو بھی مجبور کیا کہ وہ مصر کے اس وقت کے صدر انوار السادات کو پیغام دے کہ عیدی امین سے رابطہ کر کے یرغمالیوں کو رہا کرائے۔

یکم جولائی ہائی جیکرز کی طرف سے ڈیڈ لائن تھی، ٹھیک اسی دن اسرائیلی حکومت نے ہائی جیکروں سے گفت وشنید کر کے اس ڈیڈ لائن کو 4 جولائی تک بڑھوا لیا۔ عیدامین نے بھی ہائی

جیکروں کو ڈیڈ لائن 4 جولائی تک بڑھانے پر زور دیا کیونکہ وہ ماریسیش کے سرکاری دورے پر جانا چاہتا تھا۔ مگر یہی تاخیر اسرائیلیوں کے کمانڈو ایکشن کی تیاری میں مفید ثابت ہوئی مصر کے صدر انوار السادات نے بھی پی ایل او اور یوگنڈا کے صدر کے ساتھ سفارتی رابطہ قائم کیا اور زور دیا کہ وہ یرغمالیوں کو رہا کر دیں۔

صدر عیدی امین نے ہائی جیکروں کے علاوہ کئی اور فلسطینیوں کو بھی اینٹیبے ایئر پورٹ پر جگہ دے دی۔ ادھر جب اسرائیلی کمانڈو ایکشن کی تیاریاں مکمل ہو گئیں تو اسرائیلی حکام نے سفارتی کارروائیوں سے ناامید ہونے کا بہانہ ظاہر کیا۔

ادھر اسرائیلیوں کے کمانڈو ایکشن منصوبے کو C-130 ہوائی جہازوں کے ذریعے عملی جامہ پہنایا جانا تھا۔ ان ہوائی جہازوں کے لیے انٹیبے تک پہنچنے کے لئے ری فیولنگ ضروری تھی۔ اسرائیل ان طیاروں کو اسرائیلی فضا سے دور فضائی ری فیولنگ کرنے پر قادر نہیں تھا۔ ادھر بہت سے ایسٹ افریقی ملک اسرائیلی طیاروں کو ری فیولنگ فراہم کر کے صدر عیدی امین کے غضب کو للکارنا نہیں چاہتے تھے۔ اس کے علاوہ بین الاقوامی قوانین کے تحت اسرائیلی اپنے ہتھیار بند فوجیوں کو راستے میں پڑنے والے ممالک کی پیشگی اجازت کے بغیر یوگنڈا تک نہیں پہنچا سکتے تھے۔ یہ کام کینیا میں موجود یہودی لابی نے کیا اور کینیا کے صدر جومولیناٹا کو اسرائیلی کمانڈو ایکشن کے لئے مدد فراہم کرنے کے لیے رضامند کر لیا اور کینیا نے اسرائیلی ٹاسک فورس کو اپنی فضاؤں سے گزر کر یوگنڈا پہنچنے کی اجازت بھی دیدی۔

اسرائیلی خفیہ ایجنسی موساد نے اینٹیبے ایئر پورٹ پر موجود یرغمالیوں، فلسطینی گوریلوں اور یوگنڈا کے فوجی دستوں کے متعلق بہت سی معلومات فراہم کیں جبکہ مزید معلومات ان یرغمالیوں سے ملیں جو رہا کر دیئے گئے تھے۔ چونکہ افریقی ممالک میں مختلف عمارات کی تعمیر اسرائیلی فرموں نے کی تھی اور اینٹیبے ایئر پورٹ کا ٹرمینل ایک اسرائیلی کمپنی سلول بونیہیہ کا تعمیر کردہ تھا۔ اس عمارت میں ہی یرغمالیوں کو رکھا گیا تھا۔ اس عمارت کے متعلق تفصیلات اس فرم نے اسرائیلی ڈیفنس فورس کو پہنچائی تھیں۔ رہی سہی کسر ایک فرانسیسی یہودی رہا کردہ یرغمالی نے پوری کر دی۔ اسنے اپنی یادداشت کی بنیاد پر اسرائیلیوں کو یہاں تک معلومات فراہم کر دیں کہ ہائی جیکروں کے ہاتھوں میں کونسا اور کتنا آتشیں اسلحہ موجود ہے۔ یہ معلومات اسرائیل کے کمانڈو ایکشن منصوبے کے لیے بے حد مفید ثابت ہوئیں۔

آخر تمام معلومات حاصل کرنے کے بعد C-130 ہرکولیس طیارے اینٹیبے ایئرپورٹ کے لئے خفیہ طور پر اڑے اور انہیں آدھی رات کے وقت اینٹیبے ایئر ٹریفک کنٹرول بھی شناخت نہیں کر سکا۔

یہ C-130 ہرکولیس طیارے اسرائیلی مقام سے اڑے اور شرم الشیخ کے راستے بحیرہ احمر پر اڑتے ہوئے جبوتی کے جنوب سے گزرتے ہوئے صومالیہ ایتھوپیا کو عبور کرتے ہوئے وہ نیروبی کینیا کے شمال مغرب میں واقع ایک مقام پر پہنچے۔ بحیرہ احمر پر سے گزرتے ہوئے یہ طیارے صرف 100 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے رہے تاکہ مصر سعودی عرب یا سوڈان کے ریڈار اسٹیشنوں پر انہیں دیکھا نہ جاسکے۔

دو بوئنگ 707 طیارے میڈیکل سہولیات کے ساتھ ان ہرکولیس طیاروں کے عقب میں رکھے گئے اینٹیبے ایئرپورٹ پر حملے کے دوران یہ طیارے ایئرپورٹ کے گرد چکر لگاتے رہے تھے۔

ٹھیک رات گیارہ بجے اسرائیلی طیاروں نے اینٹیبے ایئرپورٹ پر لینڈ کیا ان طیاروں میں ایک سیاہ مرسڈیز جیسی صدر عیدی امین کے استعمال میں تھی اور کچھ لینڈ کروزر ساتھ لائے گئے تھے تاکہ اسرائیلی کمانڈو ان گاڑیوں میں ٹرمنل کی طرف بڑھیں تو یوگنڈا کے فوجی دستے الرٹ نہ ہوسکیں۔ مگر دو سنتری جنہیں اس کا علم تھا کہ عیدی امین نے سیاہ کی بجائے ایک سفید مرسڈیز استعمال میں لے لی ہے انہوں نے اس مرسڈیز کو روک لیا۔ اسرائیلی کمانڈوز نے سائلنسر لگے ہوئے ریوالور استعمال کرتے ہوئے ان سنتریوں کو خاموش کر دیا۔

اس کے بعد فوراً ہی ٹرمنل پر ہلہ بول دیا گیا۔ یرغمالی ٹرمنل کے وسطی ہال کمرے میں رکھے گئے تھے جورن وے سے ملحقہ تھا۔ کمانڈوز نے ٹرمنل میں داخل ہو کر ایک میگافون کے ذریعے اعلان کیا فوراً نیچے لیٹ جایئے۔ فوراً نیچے لیٹ جایئے ہم اسرائیلی فوجی ہیں یہ اعلان عبرانی اور انگریزی دونوں زبانوں میں کیا گیا۔ اسی اثناء میں ایک فرانسیسی یہودی جو صرف 19 سال کا تھا اپنی شناخت کرانے کیلئے اٹھ کھڑا ہوا اس نوجوان یہودی کو فلسطینی گوریلا یا اُن کا حمایتی سمجھ کر اسرائیلی کمانڈوز نے گولی ماردی۔ اس کے علاوہ ایک اور اسرائیلی جس کی عمر 52 سال تھی کمانڈوز کی فائرنگ سے شدید زخمی ہو گیا۔ اس کے علاوہ ایک روسی یہودی جو اسرائیل منتقل ہونے جارہا تھا ہائی جیکروں اور کمانڈوز میں ہونے والے فائرنگ کے تبادلے میں ہلاک ہو گیا۔

ہائی جیکروں میں سب سے پہلے جرمن ولفرڈ بوس فائرنگ کے تبادلے میں مارا گیا۔ باقی ماندہ ہائی جیکر ایک ملحقہ کمرے میں تھے یرغمالیوں کی نشاندہی پر اسرائیلی کمانڈوز نے پہلے

اس کمرے میں ہینڈ گرنیڈ پھینکے اس کے بعد اس کمرے میں داخل ہو کر انہوں نے ہائی جیکروں کو فائرنگ کے تبادلے میں مار دیا۔

پہلے ہرکولیس طیارے کے لینڈ کرنے کے بعد اس کارروائی کے دوران باقی تین ہرکولیس طیارے بھی اینٹیبے ایئرپورٹ پر اتر گئے۔

اس کے بعد اسرائیلی کمانڈوز یرغمالیوں کو لے کر واپس ہرکولیس طیاروں کی طرف لوٹنے اور یرغمالیوں کو طیاروں میں سوار کرنے لگے۔ اس دوران یوگنڈا کے فوجی دستوں نے ان پر فائرنگ شروع کر دی جس پر اسرائیلی کمانڈوز نے اپنی طاقت ور رائفلوں سے ان پر جوابی فائرنگ کی جس سے بہت سے یوگنڈین فوجی مارے گئے۔ ایک یوگنڈین سپاہی کی فائرنگ سے اسرائیلی کمانڈو کمانڈر یونتان نتن یاہو سینے میں گولی لگنے سے مارا گیا۔ اسرائیلی کمانڈوز کا یہ واحد جانی نقصان تھا۔ صرف پانچ اور اسرائیلی کمانڈوز زخمی ہوئے۔ آپریشن اینٹیبے کل 53 منٹ تک جاری رہا۔ اس میں سے 30 منٹ دھاوے پر صرف ہوئے۔ 7 ہائی جیکرز اور 33 سے 45 تک یوگنڈا کے فوجی اس کارروائی میں ہلاک ہوئے جبکہ 106 یرغمالیوں میں سے تین مارے گئے۔ آئندہ تعاقب سے بچنے کیلئے اسرائیلی کمانڈوز نے ایئرپورٹ پر کھڑے ہوئے 11 مگ 17 روسی ساخت کے یوگنڈا ایئر فورس کے طیارے زمین پر ہی تباہ کر دیئے۔ 102 یرغمالیوں کو براستہ نیروبی کینیا اسرائیل پہنچا دیا گیا۔

یوگنڈا آرمی نے انتقامی کارروائی کرتے ہوئے ایک برطانوی شہریت رکھنے والی یہودی خاتون کو یوگنڈا فوج کے آفیسروں نے گولی مار کر ہلاک کیا۔ یہ یرغمالی خاتون کمانڈوز ایکشن کے وقت اینٹیبے کے قریب ایک ہسپتال میں زیر علاج تھی۔

اس کے علاوہ صدر عیدی امین نے کینیا سے انتقام لینے کے لئے یوگنڈا میں موجود سینکڑوں کینیا کے باشندوں کو قتل کروا کے کینیا کی یوگنڈا سے بے وفائی کا جواب دیا۔

یورپی اور مغربی ممالک نے اسرائیل کی اس بیہمانہ کارروائی کو سراہا جبکہ مشرقی اور اسلامی ممالک نے اسے اسرائیل کی زیادتی قرار دیا۔ یوگنڈا نے اقوام متحدہ کی سیکیورٹی کونسل کو اسرائیل کی مذمت کرنے کی اپیل کی مگر اقوام متحدہ کی سیکیورٹی کونسل نے نہ اسرائیل اور نہ ہی یوگنڈا کی مذمت کی۔

1976ء زغرب کی فضا میں دو طیاروں کا تصادم

10 ستمبر 1976 کو اس وقت کے یوگوسلاویہ اور آج کے کروشیا کے شہر زغرب کی فضا میں برٹش ایئرویز کی فلائٹ 476 ایک ہاکر سڈنی ٹرائیڈینٹ 3B طیارہ تھا جو ہیتھرو ایئرپورٹ لندن سے یسلکوئی YESILKOY ایئرپورٹ استنبول جا رہا تھا کہ INEX ADRRIA فلائٹ 550 ایک ڈگلس ڈی سی 9 طیارے سے جو رین سک ایئرپورٹ RESINK یوگوسلاویہ سے کولون بون ایئرپورٹ مغربی جرمنی جا رہا تھا ٹکرا گیا۔

176 افراد ان دونوں طیاروں میں سوار تھے وہ بمعہ ایک شخص کے جو زمین پر موجود تھا ہلاک ہوگئے۔ یہ یوگوسلاویہ (کروشیا) کی فضائی تاریخ کا بدترین حادثہ تھا اور اس میں اس سرزمین پر ہونے والے تمام فضائی حادثات سے زیادہ اموات واقع ہوئیں تھیں۔

برٹش ایئرویز کی فلائٹ 476 ہیتھرو ایئرپورٹ لندن سے 8:32 یوٹی سی پر روانہ ہوئی۔ اس طیارے 3B میں 54 مسافر اور 9 عملے کے افراد سوار تھے۔ طیارے کو ایک کہنہ مشق پائلٹ کیپٹن ڈینس تان اڑا رہا تھا حادثے کے رونما ہونے تک اسے جہاز اڑانے کا 10781 گھنٹے کا تجربہ تھا۔ اس طیارے میں اس کا ساتھی پائلٹ بریان ہیلم تھا اور اس کے ساتھ مارٹن فلنٹ نامی معاون تھا۔

ایکس آڈریا فلائٹ 550 یوگوسلاویہ کے شہر سپلٹ سے 9:48 پر کولون ویسٹ جرمنی جانے کے لیے روانہ ہوئی۔ اس میں 108 مسافر سوار تھے جن میں سے زیادہ تر جرمن چھٹیاں گزارنے والے شامل تھے۔ جو یوگوسلاویہ میں چھٹیاں گزار کر واپس جرمنی جا رہے تھے۔ اس کے علاوہ عملے کے 5 افراد بھی سوار تھے اس طیارے کو کیپٹن کرومیکی اڑا رہا تھا اسے بھی 10157 گھنٹے کی پرواز کا تجربہ تھا۔

یہ دونوں پروازیں یوگوسلاویہ کے شہر زغرب تک ٹھیک طور پر پرواز کرتی رہیں۔

1970ء کی دہائی میں زغرب ایئر ٹریفک کنٹرول ریجن یورپ بھر کی مصروف ترین ایئر ٹریفک ریجن تھی مگر اس کے باوجود یہ جدید آلات اور ساز و سامان کی کمی کا شکار تھی۔ چونکہ شمالی اور جنوبی یورپ کے لئے جانے والی پروازیں اور مشرق وسطی کو جانے والی اکثر پروازیں اسی ریجن سے گزرتی تھیں اس لیے ایئر سپیس کو تین مختلف سیکٹروں میں منقسم کر دیا گیا تھا۔ جو بلندی کے حساب سے علی الترتیب زیریں سیکٹر برائے 25000 سے کم بلندی درمیانی سیکٹر برائے 25000 سے

31000 فیٹ اور UPPER بالائی سیکٹر برائے 31000 فیٹ سے زیادہ بلندی پر مشتمل تھے۔

فلائٹ نمبر 476 آسٹریا سے جب یوگوسلاویہ کی ایئر سپیس میں داخل ہوئی اور اس نے زغرب کے ایئر ٹریفک کنٹرول کے اپر سیکٹر کے ایئر ٹریفک کنٹرولر سے 10:04 یو ٹی سی پر رابطہ کیا اور بتایا کہ ان کی فلائٹ 330 لیول پر ہے اور امید ہے کہ 10:14 پر زغرب پہنچ جائے گی۔ ایئر ٹریفک کنٹرولر نے انہیں ریڈیائی اشارات موصول کرنے کیلئے کوڈ 2312 الاٹ کر دیا اور ہدایات کیں کہ VOR پہنچنے پر دوبارہ کال کریں۔

10:12 یو ٹی سی پر VOR پہنچنے پر پائلٹ نے ایئر سیکٹر کو گڈ مارننگ کہا جواباً ایئر سیکٹر نے بھی اسے گڈ مارننگ کہا یہ اس طیارے سے کیا گیا آخری رابطہ تھا۔

تقریباً اسی وقت JP550 نے مڈل یا درمیانی سیکٹر سے رابطہ کیا اور ہائر فلائٹ لیول دینے کی درخواست کی اس وقت یہ طیارہ فلائٹ لیول 260 یعنی 26000 فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ فلائٹ لیول 280 اور فلائٹ لیول 310 اسے نہیں دیئے جا سکتے تھے۔ اس لیے JP500 کو فلائٹ لیول 350 یعنی 35000 فٹ کی بلندی پر چلے جانے کا کہا گیا۔ درمیانی سیکٹر سے اجازت ملنے کے بعد یہ ضروری تھا کہ اپر سیکٹر سے بھی اجازت لینا ضروری تھا مگر اپر سیکٹر بہت زیادہ مصروف تھا تاہم آخر کار JP500 کو بلندی پر جانے کی اجازت دیدی گئی۔

10:12 یو ٹی سی پر فلائٹ JP550 نے مڈل سیکٹر سے رابطہ کر کے بتایا کہ وہ فلائٹ لیول 310 پر پہنچ گئے ہیں۔ اس پر مڈل سیکٹر نے ہدایت دی کہ اسے فوراً اپر لیول سے رابطہ کرنا لازم ہے۔

10:14 پر JP550 نے اپر سیکٹر سے رابطہ کیا اور بتایا کہ وہ زغرب VOR پر پہنچ گیا ہے اور فلائٹ 325 لیول سے بلندی کی طرف جا رہا ہے۔ اس پر اپر سیکٹر نے اسے فوراً جہاز کی بلندی چیک کرنے کا کہا جب JP550 نے اسے بتایا کہ وہ اس وقت زغرب کے اوپر سے گزر رہا ہے اور فلائٹ لیول 327 پر ہے تو اپر سیکٹر نے فضائی ٹکراؤ کے خطرے سے بچنے کیلئے اسے مزید بلندی پر جانے سے منع کر دیا۔ مگر اسوقت تک JP550 فلائٹ لیول 330 پر پہنچ چکی تھی جو برٹش ایئرویز کی فلائٹ 476 کا فلائٹ لیول تھا۔ اس پر آخری لمحے میں ایئر سیکٹر نے JP550 کو خبردار کیا کہ وہ ایک دوسرے طیارے کے عین بالمقابل پہنچ چکے ہیں۔

پھر اسی لمحے ایئر کنٹرولر کو دونوں طیاروں میں تصادم بجلی کے ایک کوندے کی طرح

آسمان پر نظر آیا جس میں سے دھوئیں کے بہت بڑے گولے سے نکل کر دونوں ہوائی جہاز زمین کی طرف گرتے ہوئے نظر آئے۔

اس فضائی تصادم کی رپورٹ لفٹ ہانسا ایر لائنز کے 737 بوئنگر کے کپتان نے زغرب ایر ٹریفک کنٹرول کو دی وہ برٹش ایر ویز کی فلائٹ 476 کے عقب میں صرف 15 میل کی دوری پر پرواز کر رہا تھا۔

یہ دونوں طیارے زغرب کے نواح میں واقع قصبے VIRBOVE پر ایک دوسرے سے ٹکرائے تھے۔ ڈی سی 9 طیارے کا بایں بازو ٹرائی ڈینٹ طیارے کے کاک پٹ سے گزرتا ہوا مسافروں کے کمپارٹمنٹ تک چلا گیا تھا جس کے بعد یہ ڈی سی 9 ناک کے بل زمین کی طرف گرنے لگا تھا جبکہ ٹرائی ڈینٹ طیارہ اس کے کچھ لمحے بعد تک اڑتا رہا اور اس کے بعد نیچے گرا تھا۔ تمام 63 افراد جو فلائٹ 476 پر سوار تھے اور تمام 113 افراد جو فلائٹ 550 پر سوار تھے اس حادثے میں مارے گئے۔ ایک پولیس افسر جو سب سے پہلے حادثے کے مقام پر پہنچ گیا تھا اس نے بتایا کہ برٹش ایر ویز کے جہاز کے ملبے کے نزدیک پڑے ہوئے ایک بچے میں زندگی کے آثار تھے اگر ایمبولینس ذرا پہلے پہنچ جاتی تو شاید وہ بچ سکتا تھا۔

دوپہر تک ایر ٹریفک کنٹرول سے متعلقہ تمام افراد حراست میں لے لیے گئے اور ان سے پوچھ گچھ کی گئی بعد ازاں یہ تمام سوائے ایک کے رہا کر دیئے گئے۔ زیر حراست رہنے والا ایر ٹریفک کنٹرول TASIC نامی شخص تھا اس پر بعد ازاں مقدمہ چلایا گیا۔

یہ مقدمہ 11 اپریل 1977ء کو زغرب ڈسٹرکٹ کورٹ میں شروع کیا گیا۔ تمام ایر ٹریفک کنٹرول سے متعلقہ افراد کے بیانات کے بعد TASIC کو اس فضائی تصادم کا ذمہ دار قرار دیا گیا اور اسے سات سال قید کی سزا دی گئی۔ مگر اس کے اپیل کرنے پر اسے 29 نومبر 1978ء کو رہا کر دیا گیا۔ اس نے تقریباً دو سال اور تین مہینے جیل میں گزارے۔

1977ء ٹینرلیفے ایئرپورٹ پر ٹوٹنے والی قیامت

دو بوانگ 747 جمبوجیٹ طیاروں میں ہونے والا یہ زمینی تصادم کمرشل ہوابازی کی تاریخ کا بدترین حادثہ تھا۔ٹینرلیفے ایئرپورٹ پر یہ سانحہ 27 مارچ 1977ء کو رونما ہوا۔ٹینرلیفے جزائر کینری جو سپین کے زیرانتداب ہیں میں سے ایک ہے۔اس حادثے میں 583 افراد بلا موت مارے گئے جبکہ صرف 61 زندہ بچے تھے۔

27 مارچ 1977ء جزائر کینری CANARY ISLANDS کے لاس پلمس ایئرپورٹ کی ایک پھولوں کی دکان پر ایک بم دھماکہ ہوگیا جس میں تقریباً آٹھ افراد زخمی ہوگئے۔ چونکہ جزائر کینری امریکہ جانے اور آنے والی پروازوں کے لیے ایک مرکزی سٹاپ تھا اس لیے وہاں یورپ سے امریکہ جانے اور آنے والی اکثر بین الاقوامی پروازیں سٹاپ کرتی تھیں اس دن لاس پلمس ایئرپورٹ پر سٹاپ کے لیے ایمسٹرڈیم سے آنے والی کے ایل ایم فلائٹ 4805 آرہی تھی جبکہ نیویارک کے کینیڈی ایئرپورٹ سے روانہ ہونے والی پان ایم کی فلائٹ 1736 بھی لاس پلمس پہنچ رہی تھی۔لاس پلمس ایئرپورٹ پر بم پھٹنے کے بعد اس خطرے کو سامنے رکھتے ہوئے کہ کہیں ایک اور دھماکہ نہ ہوجائے ایئرپورٹ کو عارضی طور پر بند کردیا گیا۔اور لاس پلمس پر لینڈ کرنے والی پروازوں کو ایک نزدیکی ایئرپورٹ ٹینرلیفے پر منتقل کردیا گیا۔

دونوں بین الاقوامی پروازوں میں سے سب سے پہلے کے ایل ایم کا جمبوجیٹ ٹینرلیفے ایئرپورٹ پر اترا تاہم اس پرواز کے اس ایئرپورٹ پر اترنے سے پہلے تقریباً 10 پروازیں یہاں اتر چکی تھیں اور جہاز پارک کرنے کی جگہ نہ بچنے کی وجہ سے کئی جہاز پہلے ہی ٹیکسی وے پر کھڑے تھے جن کی وجہ سے ٹیکسی وے سے رن وے تک جانے کا راستہ بھی تقریباً بند ہوچکا تھا اب جہاز کو ٹیک آف پوائنٹ تک لے جانے کا ایک راستہ بچا تھا۔جہاز کو رن وے کے ایک کونے سے رن وے پر لاکر رن وے پر ہی ٹیکسی کی جائے اور رن وے کے دوسرے سرے سے جہاز 180 ڈگری کا موڑ کاٹ کر ٹیک آف کرے۔KLM کے طیارے میں 234 مسافر اور عملے کے 14 ارکان سوار تھے۔ان مسافروں میں تین چھوٹے بچے اور 48 سکول طالب علم بھی سوار تھے۔اس طیارے پر سوار باقی لوگ بھی پان ایم کے مسافروں کے برعکس کم عمر تھے۔پان ایم کے طیارے پر 380 مسافر سوار تھے جن میں اکثریت کیلی فورنیا کے عمر رسیدہ سیاحوں کی تھی

جو بحیرہ روم کے ساحلوں پر 12 دن تک سیر کرنے کے لیے لاس پلمس ایئر پورٹ پہنچ رہے تھے
جہاں گولڈن اوڈیسی نامی ایک بحری جہاز ان کا انتظار کر رہا تھا۔

KLM کے جمبو جیٹ کے ٹینر یفے ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کے بعد طیارے کے کپتان نے ہالینڈ تک پرواز کرنے کیلئے طیارے میں ایندھن بھروایا۔ ابھی 21000 گیلن ایندھن بھرا ہی جا رہا تھا کہ امریکہ سے پان ایم کا جمبو جیٹ طیارہ بھی ٹینر یفے پہنچ گیا لینڈ کرنے کے بعد پان ایم کے طیارے کے کیپٹن نے اسے KLM کے طیارے کے قریب ہی پارک کر دیا۔

تقریباً 4 گھنٹے بند رہنے کے بعد لاس پلمس ایئر پورٹ دوبارہ کھول دیا گیا۔

اس دن یعنی 27 مارچ 1977ء کو ٹینر یفے ایئر پورٹ پر سمندری دھند چھائی ہوئی تھی کبھی یہ دھند چھٹ جاتی اور کبھی دوبارہ ہوا کے دوش پر لوٹ آتی اور ہر چیز کو اپنی لپیٹ میں لے لیتی تھی جس کے بعد ہاتھ کو ہاتھ تک سجائی نہ دیتا تھا دو گھنٹے تک یہی کیفیت طاری رہتی پھر یہ دھند کسی اور سمت کا رخ کر جاتی اور اردگرد کی ہر چیز دکھائی دینے لگتی لاس پلمس ایئر پورٹ کے لیے روانہ ہونے کے لیے پہلے KLM کی پرواز نے روانہ ہونا تھا اس کی روانگی کے وقت تقریباً گیارہ ہزار فٹ طویل رن وے پر مکمل طور پر دھند کا راج تھا اور صرف 450 فٹ کی دوری تک انسانی نظر کام کر سکتی تھی۔ ٹاور پر تین کنٹرولر اون ڈیوٹی تھے مگر اس ایئر پورٹ پر گراؤنڈ ریڈار کی سہولت میسر نہ تھی جس کی مدد سے یہ کنٹرولر گراؤنڈ پر متحرک طیاروں کو کنٹرول کر سکتے۔ اس کے علاوہ رن وے پر نصب زیر سطح لائٹس بھی دھند میں طیاروں کی رہنمائی کرتی ہیں۔ شومئی قسمت اس دن یہ روشنیاں بھی کام نہیں کر رہی تھیں۔ ایئر کنٹرولر ایک اطلاع کے مطابق اس دن انتہائی انہماک سے ٹیلی ویژن پر دکھایا جانے والا سپین اور ہنگری کے درمیان کھیلا جانے والا میچ دیکھ رہے تھے کنٹرول ٹاور نے KLM کے کپتان کو ہدایات دیں کہ وہ رن وے پر ٹیکسی کرتے ہوئے ٹیک آف پوائنٹ پر جائے اور وہاں پہنچ کر 180 ڈگری پر موڑ کاٹ کر ٹیک آف کے لئے مزید ہدایات کا انتظار کرے۔ اس کے ساتھ ہی کنٹرولر نے پان ایم کے طیارے کو تین منٹ کے وقفے کے بعد KLM کے طیارے کے عقب میں رہتے ہوئے رن وے پر ٹیکسی کرتے ہوئے تیسرے موڑ پر پہنچ کر رن وے سے ہٹ کر ٹیکسی وے پر چلا جانے کا کہا۔ ٹینر یفے ایئر پورٹ کے رن وے کے چار موڑ تھے جو ٹیکسی وے تک جاتے تھے۔ ان کو C3, C2, C اور C4 کا نام دیا گیا تھا۔ C4 ٹیک آف پوائنٹ کے قریب تر تھا اور سی ون پارک شدہ جہازوں کی وجہ سے بند تھا۔ پین ایم کے کیپٹن

نے تیسرے موڑ کا مطلب یہ لیا کہ سی ون کو چھوڑ کر اسے سی فور پر رن وے کو خالی کرنا ہوگا۔ جبکہ اس کے برعکس KLM کے کیپٹن نے یہ سمجھ لیا کہ پین ایم کا طیارہ سی تھری پر رن وے کو خالی کر دے گا۔ یہ دونوں پائلٹ تقریباً ایک ہی فریکوینسی پر ٹاور سے رابطے کیے ہوئے تھے اس لیے یہ دونوں ایک دوسرے کے ساتھ ہونے والی کنٹرول ٹاور کی گفتگو سن سکتے تھے اور خطرے سے خبردار ہو سکتے تھے مگر کہتے ہیں کہ ہونی اپنے بل چلتی ہے اس لئے جو کچھ ہونا تھا وہ ہو کر رہا پین ایم کا کپتان سی فور کی طرف بڑھ رہا تھا کہ تقریباً 350 گز کی دوری سے اسے KLM کے طیارے کی لائٹس نظر آئیں۔ پین ایم کا پائلٹ اس غلط فہمی کا شکار ہو گیا کہ KLM کا طیارہ کھڑا ہے مگر جب یہ لائٹس تیزی سے آگے بڑھنا شروع ہوئیں تو اسے ہوش آیا مگر اس وقت تک دیر ہو چکی تھی۔ ہوا یہ کہ پین ایم کے C4 پر پہنچ کر رن وے خالی کرنے سے پہلے ہی KLM کے کپتان نے ٹیک آف کرنا شروع کر دیا۔ KLM کے کپتان نے بھی سامنے سے بڑھتی ہوئی موت کو دیکھ کر تصادم سے بچنے کے لیے اپنے جہاز کو بلند کرنے کی کوشش کی جو تاخیر کی وجہ سے موثر نہ ہو سکی۔

ایک دھماکہ کے ساتھ KLM جمبو جیٹ پین ایم جمبو جیٹ سے ٹکرا گیا۔ یہ روئے زمین پر اتنے بڑے طیاروں کا پہلا تصادم تھا۔ تصادم کے بعد KLM کا طیارہ 300 فٹ دور جا گرا۔ چونکہ KLM کے پائلٹ نے طیارے کے تمام ٹینک ایندھن سے بھروائے ہوئے تھے اس لئے ایک اور دھماکہ ہوا اور یہ طیارہ شعلوں میں گھر گیا اور تمام مسافر ہلاک ہو گئے۔

چونکہ پین ایم کا طیارہ فضا میں بلند نہیں ہوا تھا۔ اس لیے اس کے 394 افراد میں سے 66 زندہ بچ گئے۔ بعد ازاں زندہ بچ جانے والوں میں سے دو ٹینر یفے کے ہسپتال میں زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے چل بسے امریکہ پہنچ کر تین مزید عمر رسیدہ مسافروں نے شدید طور پر جھلس جانے کی وجہ سے دم توڑ دیا۔

اتنی زیادہ اموات نے واقع ہو جانے کی وجہ سے سانحہ ٹینر یفے دنیا کا اس وقت تک سب سے بدترین حادثہ قرار پایا۔ اس حادثے میں کل 582 افراد ہلاک ہوئے۔

اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد سپین' ہالینڈ اور امریکہ سے تقریباً 70 تفتیش کنندگان ٹینر یفے ایئر پورٹ پر بھیجے گئے۔ ان سب نے تفتیشی رپورٹ تیار کی اس کے مطابق یہ حادثہ اگرچہ کمیونیکیشن کی غلطیوں سے رونما ہوا تھا مگر اس حادثے کا سبب لاس پلمس ایئر پورٹ کی پھولوں کی دکانوں پر پھٹنے والا بم ہی تھا جو دہشت گردانہ کارروائی تھی۔ تاہم کمیونیکیشن کی غلطیوں کو

بھی نظر انداز نہیں کیا جا سکتا۔ کیونکہ ایسی ہی غلطیوں سے دسمبر 1983ء کے اوائل میں ایک ایسا ہی حادثہ میڈرڈ، سپین کے براجاس BARAJAS ایئر پورٹ پر پیش آیا تھا۔ اس حادثے میں حد نظر تک دھند پھیلی ہوئی تھی اور حد نظر صرف 300 گز سے بھی کم تھی۔ میڈرڈ جیسے نام کی کوئی چیز نہ تھی کہ ایئر فیلڈ پر متحرک طیاروں کی نقل و حرکت پر نظر رکھی جا سکتی۔ مگر ایئر ٹریفک اس کے باوجود ٹیلیفون کی طرح ہی رواں دواں تھی۔ اگرچہ سپین کے پائلٹوں کی انجمن پہلے سے مطالبہ کر رہی تھی کہ میڈرڈ کے براجاس ایئر پورٹ پر گراؤنڈ ریڈار نصب کیا جائے تاہم محکمہ سول ایوی ایشن کی رائے تھی کہ گراؤنڈ ریڈار کی اتنی زیادہ ضرورت نہیں کہ کام اس کے بغیر ہی چل رہا ہے کیونکہ میڈرڈ میں سال بھر زیادہ تر مطلع صاف ہی رہتا ہے۔

مگر اس دن مطلع صاف نہیں تھا اور موسم کی خرابی کی وجہ سے ایئر فیلڈ پر دھند چھائی ہوئی تھی۔ آئی بیریا ایئر لائنز کے بوئنگ 727 کو کپتان کارلوس اڑا رہا تھا وہ ایئر کنٹرولر سے اجازت ملنے کے فوراً بعد ہی دھند میں ٹیکسی کرتا ہوا رن وے میں داخل ہوا اور ٹیک آف کے لیے جہاز کو دوڑانا شروع کر دیا۔ اس وقت گراؤنڈ ریڈار نہ ہونے کی وجہ سے ایئر کنٹرولرز کو خبر تک نہ تھی کہ ایوی کو AVIACO ایئر لائنز کا ڈی سی 9 دھند میں رن وے پر راستہ بھول آئی بیریا کے بوئنگ کے راستے میں آ گیا ہے نہ ہی بوئنگ کے کپتان کو اس کا پتہ تھا۔

جیسے ہی بوئنگ نے ٹیک آف کرنے کے لئے 180 میل فی گھنٹہ کی رفتار اختیار کی کپتان کارلوس کو دھند میں ایوی کو کے طیارے کی لائٹس نظر آئیں مگر دیر ہو چکی تھی دونوں طیارے آپس میں ٹکرا گئے اور ایک بار پھر رن وے جہازوں کے ملبے اور لاشوں سے اٹ گیا۔

1977ء لفت ہانسا فلائٹ 181 کا اغوا

لفت ہانسا کی پرواز 181 ایک بوئنگ 737-230 طیارہ تھا جسے LANDSHUT کا نام بھی دیا جاتا تھا 13 اکتوبر 1977ء کو پاپولر فرنٹ تنظیم آزادی فلسطین کے تین گوریلوں نے جو اپنے آپ کو فدائین کہلاتے تھے، اس طیارے کو اغوا کرلیا' 18 اکتوبر کو صومالیہ کی فوج کی مدد سے جرمنی کے انسداد دہشت گردی کے ایک گروپ نے موگادیشو' صومالیہ میں اس طیارے پر حملہ کرکے 86 یرغمالی مسافروں کو بچا لیا۔ اس ریسکیو آپریشن کو مغربی مورخین کوڈ نام FIR MAGIC سے جانتے ہیں۔ لفت ہانسا کے اس طیارے کو اغوا کرنے کا مقصد پاپولر فرنٹ کے نزدیک جرمن آٹم اور ریڈ آرمی کے افسروں کو یرغمالیوں کے تبادلے میں رہا کرانا تھا۔

جمعرات 13 اکتوبر کی رات تقریباً ایک بجے فلائٹ 181 لینڈشٹ نے پالما ڈی میلورکا PALMA DE MALLORCA سے فرینکفرٹ جانے کے لیے ٹیک آف کیا۔ اس طیارے پر 86 مسافر اور عملے کے 5 ارکان سوار تھے۔ اس طیارے کا پائلٹ جورگن شومان تھا جس کا کو پائلٹ جورگن وبیئر نامی فرسٹ آفیسر تھا۔ ٹیک آف کرنے کے تقریباً 30 منٹ بعد جب یہ طیارہ بحیرہ روم پر مارسیلز کے قریب اڑ رہا تھا تو اسے چار ہائی جیکروں نے اغوا کرلیا وہ اپنے آپ کو COMMANDO MARTYR HALIME کہتے تھے۔ اور پاپولر فرنٹ تنظیم آزادی فلسطین سے ان کا تعلق تھا۔ ہائی جیکروں کے راہنما کا نام ظہیر یوسف آکاشی تھا وہ اپنے آپ کو کیپٹن مارٹر محمد کے لقب سے یاد کرتا تھا۔

پاپولر فرنٹ کے ان چار گوریلو ں میں سے دو لبنانی تھے ہائی جیکروں کا رہنما مارٹر محمد کاک پٹ میں داخل ہو گیا اور پائلٹوں پر اپنا بھرا ہوا پستول تان کر اس نے ان کو حکم دیا کہ لارنیکا' قبرص کا رخ کرو تاہم اسے بتایا گیا کہ طیارہ ایندھن لیے بغیر قبرص نہیں جاسکتا۔ اس لیے اسے روم ایئرپورٹ پر ایندھن لینا پڑے گا۔

پرواز 181 نے اپنا شیڈولڈ راستہ چھوڑ کر روم کا رخ کیا۔ دوسری طرف ریڈ آرمی فیکشن گروپ سکفرڈ ہاسنر کمانڈو نے مغربی جرمنی کے ایک صنعت کار ہانس مارٹن شیلر کو اغوا کرلیا تھا اس نے مطالبہ کیا کہ ریڈ آرمی کے دس دہشت گرد کارکنان کو ان کے فلسطینی دوستوں کے ہمراہ جو ترکی میں قید ہیں رہا کیا جائے۔

ادھر اٹلی کی حکومت نے اغوا شدہ طیارے کے ٹائروں کو فائرنگ سے اڑا کر اسے ٹیک آف کے لیے ناکارہ کرنے کی تجویز پیش کی جو جرمنی کے حکام نے منظور نہ کی اور اغوا شدہ طیارہ ریفیولنگ کے بعد روم سے قبرص کے لئے روانہ ہو گیا۔

رات 8:28 منٹ پر یہ لینڈ شیٹ طیارہ قبرص کے شہر لارنیکا کے ایئر پورٹ پر اترا۔ اس کے تقریباً ایک گھنٹے بعد PLO کا قبرص سے تعلق رکھنے والا ایک کارکن ایئر پورٹ پر پہنچا اور اس نے ہائی جیکروں کے سربراہ محمد کو ریڈیو پر یرغمالیوں کو رہا کر دینے کی ترغیب دی جس سے محمد مارٹر مشتعل ہو کر عربی میں انٹر کام پر چیخنے لگا اور مغلظات بکنے لگا جس پر پی ایل او کے کارکن کو ریڈیو بند کرنا اس کے بعد طیارے میں ایندھن بھرا گیا اور کپتان شومان نے ایئر کنٹرول سے بیروت جانے کی اجازت طلب کی جس پر اسے بتایا گیا کہ بیروت ایئر پورٹ ان کے طیارے کو اترنے کی اجازت نہ دینے کی وجہ سے بند کر دیا گیا ہے۔ اس پر محمود نے دمشق کی طرف چلنے کا حکم دیا 10:50 پی ایم پر طیارے نے ٹیک آف کیا اور جب بیروت ایئر پورٹ سے رابطہ کیا گیا تو اس نے اس طیارے کو بیروت میں لینڈ کرنے کی اجازت نہیں دی۔ اسی طرح دمشق ایئر پورٹ نے بھی اس طیارے کو لینڈ کرنے سے منع کر دیا اس کے بعد بغداد اور کویت نے بھی انکار کر دیا اور بحرین کا رخ کیا گیا۔

کپتان شومان کو ایک قریب سے گزرنے والے قنطاس ایئر لائنز کے طیارے کے کپتان نے بتایا کہ بحرین ایئر پورٹ بھی بند کر دیا گیا ہے بحرین ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کر کے جب کپتان شومان نے بتایا کہ ان کے طیارے میں کہیں اور جانے کے لئے ایندھن موجود نہیں ہے تو اس کے باوجود کہ اسے بتایا گیا کہ ایئر پورٹ بند ہے مگر پھر اچانک طیارے کو ایئر ٹریفک کنٹرول نے آٹو میٹک فریکوئنسی پر ایئر پورٹ پر اترنے کی اجازت دے دی۔ آخر کار وہ رات 1:52 منٹ پر بحرین ایئر پورٹ پر اترنے میں کامیاب ہو گئے۔ مگر جہاز کے لینڈ کرتے ہی اسے مسلح فوجی دستوں نے گھیر لیا جس پر محمد نے ایئر پورٹ کے حکام کو دھمکی دی کہ اگر ان مسلح فوجیوں کو جہاز کے گرد سے ہٹایا نہ گیا تو وہ کو پائلٹ کو گولی مار دے گا۔ کو پائلٹ کے سر پر پستول رکھ کر محمد نے صرف پانچ منٹ کی ڈیڈ لائن دی جس پر مسلح فوجی طیارے کے گرد سے ہٹا لئے گئے۔

طیارے میں ایندھن بھرنے کے بعد اس طیارے نے دوبئی کے لیے ٹیک آف کیا۔ دوبئی پہنچنے پر ایک بار پھر طیارے کو ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی اجازت نہیں دی گئی صبح

کی پھیلی ہوئی روشنی میں جب یہ جہاز ایئر پورٹ کے گرد چکر لگا رہا تھا تو عملے نے دیکھا کہ ایئر پورٹ کے رن وے کو آگ بجھانے والی گاڑیاں اور ٹرک کھڑے کر کے بند کر دیا گیا ہے جب طیارے میں ایندھن ختم ہونے لگا تو کیپٹن شومان نے ایئر پورٹ پر نیچی پرواز کی تو انہیں رکاوٹیں ہٹی ہوئی نظر آئیں۔ 14 اکتوبر صبح 5:40 پر یہ طیارہ دوبئی ایئر پورٹ پر بخیریت اتر گیا۔

دوبئی میں ہائی جیکرز نے ایئر پورٹ کے حکام سے تازہ پانی خوراک، ادویات، اخبارات اور ایندھن فراہم کرنے کا مطالبہ کیا۔ ادھر کپتان شومان نے دوبئی ایئر پورٹ پر موجود دوبئی کے وزیر دفاع شیخ محمد کو ریڈیو پر بتایا ہائی جیکرز کی تعداد چار ہے جن میں دو خواتین اور دو مرد شامل ہیں۔ ممکنہ طور پر ریڈیو سے کپتان کی دی گئی اس اطلاع کی خبر ہائی جیکرز کو بھی مل گئی۔ جس پر ہائی جیکروں کے سربراہ محمود نے کپتان کو قتل کر دینے کی دھمکی دی اگلے پورے دن اور رات یہ جہاز ایئر پورٹ پر کھڑا رہا۔ اگلی صبح ہائی جیکرز نے جہاز میں ایندھن نہ بھرنے کی صورت میں یرغمالیوں کو قتل کرنے کی دھمکی ایئر پورٹ کے حکام کو بھجوائی جس پر وہ ایندھن بھرنے میں رضامند ہو گئے۔

اسی دوران مغربی جرمنی کا وزیر جو ہائی جیکروں کے ساتھ رابطہ کرنے کا اہل تھا اور انسداد دہشت گردی کے اسکواڈ 6569 کا سربراہ کرنل الرخ ویلنگز دونوں دوبئی ایئر پورٹ پر پہنچ گئے اور انہوں نے دوبئی کی حکومت کو رضامند کر لیا کہ طیارے میں انسداد دہشت گردی کے کمانڈوز کو ہلہ بولنے کی اجازت دی جائے۔ ابھی کرنل الرخ اس حملے کی منصوبہ بندی ہی کر رہا تھا کہ لینڈ شٹ میں ایندھن بھر دیا گیا اور رات 12:20 منٹ پر 17 اکتوبر کو جہاز نے دوبئی ایئر پورٹ سے ٹیک آف کر دیا۔ طیارے کا رخ عمان کے مقام صالح کی طرف تھا جہاں پہنچنے پر طیارے کو ایئر پورٹ پر اترنے کی اجازت نہ ملی تو انہوں نے جنوبی یمن کے شہر عدن کا رخ کیا۔

عدن ایئر پورٹ پر انہیں لینڈ کرنے کی اجازت نہ دی گئی اور ایئر پورٹ کے دو اہم رن وے گاڑیاں کھڑی کر کے بلاک کر دیئے گئے۔ دوبئی سے عدن تک سفر کرنے اور عدن ایئر پورٹ کے چکر لگانے کے بعد ایندھن قریب الختم تھا اور ادھر ایئر پورٹ کے حکام اجازت نہ دینے پر مصر تھے ان حالات میں کو پائلٹ طیارے کو دونوں رن ویز کے قریب ایک ریگستانی پٹی پر اتارنے پر مجبور ہو گیا۔ عدن کے حکام نے ہائی جیکرز کو وہاں سے چلے جانے کا کہا مگر دونوں پائلٹوں نے ریگستانی پٹی پر ایمرجنسی لینڈنگ کے بعد طیارے کے لینڈنگ گیئر میں خرابی پیدا ہونے کی صورت میں طیارے کے دوبارہ پرواز کرنے پر شک ظاہر کیا۔ اس پر محمود نے کیپٹن شومان کو طیارے سے

اتر کر طیارے کے انجن اور لینڈنگ گیئر کو چیک کرنے کی اجازت دی۔ کیپٹن شومان اس اجازت کے بعد فوراً طیارے میں واپس نہ آیا اور اس نے بڑی تاخیر کر دی جس کے بعد ہائی جیکروں کو اس کو واپس طیارے پر لانے کے لیے طیارہ بم سے اڑانے کی دھمکی دینا پڑی۔ کیپٹن شومان کے واپس آنے میں تاخیر کرنے کی وجوہات کا بھی پتہ نہیں چل سکا کیونکہ جب کیپٹن واپس طیارے پر لوٹا تو اسے ہائی جیکروں کے سربراہ محمد کے غضب کا سامنا کرنا پڑا اس نے کیپٹن کو نہ صرف مسافروں کے کیبن میں گھٹنوں کے بل جھکنے پر مجبور کیا بلکہ اسے وجوہات بیان کرنے سے پہلے ہی کوئی چانس دیئے بغیر سر میں گولی ماردی طیارے میں 6 بجے صبح 17 اکتوبر کو ایندھن بھر دیا گیا اور کو پائلٹ جورگن وکٹر نے اسے آہستگی سے ایک بار پھر فضا میں بلند کر دیا۔ اب طیارے کا رخ صومالیہ کے دارالحکومت موگادیشو کی طرف تھا مقامی وقت صبح 6:22 منٹ پر جہاز نے بغیر اعلان کیے موگادیشو ایئر پورٹ پر لینڈنگ کی۔ ہائی جیکروں کے لیڈر محمد نے کو پائلٹ وکٹر کو موگادیشو ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کے بعد اس کی شاندار کارکردگی پر مبارک باد دی اور کہا کہ وہ اب آزاد ہے اور جہاز سے جاسکتا ہے کیونکہ اب ان کا کسی اور مقام کی طرف پرواز کرنے کا کوئی ارادہ نہیں ہے۔ تاہم کو پائلٹ نے اپنے فرض سے وفا کرتے ہوئے جہاز سے چلے جانے سے انکار کر دیا۔ کپتان شومان کی لاش طیارے سے نیچے رن وے پر پھینک دی گئی اور ساتھ ہی ہائی جیکرز نے اپنا آخری الٹی میٹم جاری کیا کہ اگر دن 4 بجے تک RAF کے قیدیوں کو رہا نہ کیا گیا تو ٹھیک 4 بجے جہاز کو دھماکے سے اڑا دیا جائے گا۔ اس کے بعد جہاز کو تباہ کرنے کے لیے یرغمالیوں پر سپرٹ چھڑک دی گئی۔ اس پر مغربی جرمنی کے حکام نے ہائی جیکروں کو بتایا کہ مغربی جرمنی کی حکومت ان قیدیوں کو رہا کرنے پر رضا مند ہو گئی ہے مگر ان قیدیوں کو موگادیشو ایئر پورٹ پر منتقل کرنے کے لئے کافی وقت درکار ہے اس پر ہائی جیکرز اپنی جہاز تباہ کرنے کی ڈیڈ لائن کو رات 2:30 تک بڑھانے پر رضا مند ہو گئے۔

اسی دوران جب مغربی جرمنی کا چانسلر ہیلمٹ شمٹ صومالیہ کے صدر سعید بارے کے ساتھ مذاکرات کر رہا تھا جرمنی کی طرف سے خصوصی ایلچی ہانس جورگن وشنوسکی اور انسداد دہشت گردی کے اسکواڈ 6569 کا سربراہ کرنل الرخ ویگنر جدہ سے لفت ہانسا کی ایک خصوصی پرواز کے ذریعے موگادیشو پہنچ گئے۔ مغربی جرمنی کے شہر بون میں عین اسی وقت کرنل الرخ کے نائب میجر کلاؤس بلاٹ کی سرکردگی میں کمانڈوز صومالیہ کے قریبی ملک جبوتی جانے کے لیے سوار ہو گئے۔ ابھی وہ افریقی ملک ایتھوپیا کے اوپر سے گزر رہے تھے کہ ہیلمٹ شمٹ اور صومالیہ کے

صدر سعید بارے میں معاہدہ طے پا گیا اور انہیں جبوتی کی بجائے موگا دیشو میں لینڈ کرنے کی
اجازت مل گئی۔ بوئنگ 707 مقامی وقت رات 8 بجے تھے موگا دیشو ایئر پورٹ پر اتر گیا تا ہم
جہاز کی تمام لائٹس لینڈ کرتے ہوئے بجھا دی گئیں تھیں کہ ہائی جیکر اسے پہچان نہ لیں۔ اگلے 4
گھنٹے اس طیارے سے فوجی ساز وسامان اتارنے میں صرف ہو گئے۔ کرنل الرخ اور میجر بلاٹ
نے ٹھیک رات دو بجے اس جہاز پر حملہ بول دیا۔ جہاز کے عقب سے اندھیرے میں چھ کمانڈوز
ٹیمیں سیاہ رنگ کی سیڑھیاں لئے جہاز کی طرف بڑھیں اور فیوز لاج میں مسافروں کے ایمرجنسی
طور پر نکالنے والے جہاز کے پروں پر واقع دروازوں پر پہنچ گئیں۔

اس دوران موگا دیشو ایئر پورٹ پر موجود جرمن نمائندوں نے ہائی جیکروں کے رہنما محمد
سے ریڈیو پر رابطہ کیا اور اسے بتایا کہ قیدیوں کو لے کر آنے والا طیارہ ایندھن لینے کے لئے قاہرہ
ایئر پورٹ پر پہنچ چکا ہے اور وہ ٹھیک دو بجے وہاں سے موگا دیشو کے لیے روانہ ہو جائے گا۔ ادھر
ریسکیو آپریشن شروع ہونے سے چند منٹ پہلے صومالیہ کے جن کمانڈوز نے جہاز کو حفاظتی طور پر
گھیرے میں لیا ہوا تھا انہوں نے جہاز سے صرف 200 فٹ کے فاصلے پر آگ کا ایک الاؤ روشن
کر دیا تا کہ ہائی جیکروں کی توجہ اس طرف مبذول ہو جائے۔ اچانک آگ روشن ہونے کی وجہ
سے ہائی جیکرز اپنے سربراہ محمود سمیت مسافروں کے کیبن سے کاک پٹ کی طرف بھاگے۔ یہی
اس آگ جلانے کا مقصد تھا تا کہ ہائی جیکروں کو جہاز کے عقبی حصے سے ہٹایا جائے۔ ٹھیک 2:07
منٹ پر 6569 کے کمانڈوز اپنی سیاہ رنگ کی اندھیرے میں نہ نظر آنے والی سیڑھیوں سے جہاز
پر چڑھ کر ایمرجنسی دوروازے کھولنے میں کامیاب ہو گیے۔ کرنل الرخ ویگنز کمانڈوز کے اس گروہ
کی سربراہی خود انجام دے رہا تھا۔ اس کے بعد دو اور کمانڈوز گروپ میجر بلاٹ کی سربراہی میں
جہاز میں داخل ہو گیے اس کے ساتھ ہی انہوں نے جرمن اور انگریزی زبان میں جہاز کے
مسافروں کو فوراً جہاز کے فرش پر لیٹ جانے کا کہا اس کے ساتھ ہی فائرنگ کر کے کمانڈوز نے
ہائی جیکروں کے سنبھلنے سے پہلے ہی دو ہائی جیکروں وابیل ہارب اور ہند الیحہ کو ہلاک کر دیا جبکہ
ظہیرآ کاشی (محمد) زخمی ہو گیا ایک اور ہائی جیکر، سہیلہ کے ساتھ ٹائلٹ میں چھپ گیا۔ آ کاشی نے
چند گھنٹے بعد زخموں کی تاب نہ لاتے ہوئے دم توڑ دیا۔ اس آپریشن کے دوارن تین مسافر اور
فلائٹ میزبان معمولی سے زخمی ہوئے ایک امریکی مسافر کے مطابق اس آپریشن کا آغاز اس
طرح ہوا تھا کہ اچانک جہاز کا دروازہ کھلا اور ایک آدمی جس نے چہرے پر سیاہی ملی ہوئی تھی

مسافروں کے کیبن میں داخل ہوا اور جرمن زبان میں چلایا ہم آپ لوگوں کو بچانے آئے ہیں۔ ہم جرمن فوجی ہیں۔ اس کے بعد کمانڈوز نے فائرنگ شروع کر دی۔

اس آپریشن کے بعد یہ افواہ بھی پھیلی کہ برطانوی SAS نے بھی اس آپریشن میں جرمنوں کی مدد کی تھی۔ 2007ء میں دیئے گئے ایک انٹرویو میں کرنل الرخ نے بتایا تھا کہ دوبئی میں دو برطانوی SAS کے ارکان بطور مبصر موجود تھے اور انہوں نے جہاز میں خفیہ دروازوں سے داخل ہونے کی تجاویز بھی پیش کیں تھیں جو بعد ازاں مسترد کر دیں گئیں کہ ان تجاویز کے مطابق جہاز کے دروازے کھولنے میں آگ لگ جانے کا خطرہ تھا۔

آپریشن FIRE AND MAGIC کے مکمل ہو جانے پر مسافروں کو جہاز سے ایمرجنسی طور پر نکالا گیا۔ ٹھیک 2:12 منٹ پر کرنل الرخ نے کوڈ ورڈز SPRING TIME سے اپنے کامیاب آپریشن کی اطلاع جرمنی بھجوائی آپریشن کامیاب ہونے کے چند گھنٹے بعد یرغمالی مسافر جواب رہا ہو چکے تھے بون جرمنی کی طرف دوبارہ محو پرواز ہو گئے۔ جہاز کی رہائی کی خبر کے ساتھ دو RAF کے ارکان کی موت کی خبر بھی دنیا میں سنی گئی۔ اس کے علاوہ چند ہفتے پہلے اغوا کئے جانے والے جرمن صنعتکار کی لاش بھی ایک کار کی عقبی سیٹ سے 19 اکتوبر کو برآمد ہوئی۔ پوسٹ مارٹم سے پتہ چلا کہ اسے ایک دن پہلے مارا گیا تھا۔ اغوا کیے جانے کے بعد 122 گھنٹے یرغمالیوں نے خوف و ہراس میں بسر کیئے تھے۔ اور اس طیارے نے تقریباً 6000 میل کا طویل سفر مکمل کیا تھا۔

1978ء ایئر انڈیا کی پرواز 855

بمبئی کے قریب سمندر میں گر گئی

ایئر انڈیا کی پرواز 855 ایک معمول کے مطابق شیڈولڈ فلائٹ تھی جو ساحر انٹرنیشنل ایئرپورٹ بمبئی سے دوبئی جا رہی تھی، یکم جنوری 1978ء کو یہ پرواز ٹیک آف کے چند منٹ بعد بمبئی کے بندرا ساحل سے صرف تین کلومیٹر دور سمندر میں تباہ ہو گئی۔ اس پر سوار تمام 213 افراد اپنی زندگی سے ہاتھ دھو بیٹھے۔ یہ حادثہ کاک پٹ میں نصب ایک آلہ میں خرابی واقع ہو جانے کی وجہ سے پیش آیا۔ جس کی وجہ سے کپتان جہاز پر کنٹرول کھو بیٹھا تھا۔ اس حادثے میں جو طیارہ تباہ ہوا وہ بوئنگ 747 تھا جو ایئر انڈیا کا اس ٹائپ کا پہلا طیارہ تھا۔ یہ جہاز ایئر انڈیا کو اپریل 1971ء میں موصول ہوا تھا۔ اس طیارے کو مہاراجہ کا نام دیا گیا تھا اور اس پر YOUR PALACE IN THE SKY کے الفاظ کندہ تھے۔

بمبئی کا ساحر انٹرنیشنل ایئرپورٹ جو آج کل چھترپتی شیواجی انٹرنیشنل ایئرپورٹ کہلاتا ہے۔ اس پرواز کی روانگی کا مقام تھا اور اس کی منزل مقصود دوبئی کا دوبئی انٹرنیشنل ایئرپورٹ تھا۔ اس طیارے کو کیپٹن مدان ایل کوکار اڑا رہا تھا۔

رن وے نمبر 27 سے ٹیک آف کرنے کے صرف ایک منٹ بعد کپتان نے معمول کے مطابق طیارے کو بحیرہ عرب کی طرف موڑا جس کے بعد تھوڑی دیر کے لئے یہ طیارہ اپنے نارمل لیول پر آ گیا مگر اس کے فوراً بعد ہی یہ طیارہ بائیں طرف گرنا شروع ہو گیا اور پھر دوبارہ کبھی اوپر نہ اٹھ سکا کاک پٹ وائس ریکارڈر کے جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے میں سے برآمد ہونے کے بعد پتہ چلا کہ کیپٹن نے بلندی پیما آلہ AL TITUDE INDICATOR کے متعلق زبانی طور پر لڑکھڑانے یا خراب ہو جانے کی خبر دی تھی۔ جس کا مطلب یہ لیا گیا کہ وہ آلہ ابھی جہاز کے دائیں طرف ہونے کی خبر دے رہا تھا جبکہ جہاز اپنے بائیں پہلو پر گرا جا رہا تھا۔ مگر یہ بھی کہا جاتا ہے کہ کیپٹن نے اس آلہ کو ریڈ کرنے میں غلطی کی تھی اور AL صحیح طور پر دائیں پہلو کو ظاہر کر رہا تھا۔ چونکہ طیارہ سورج غروب ہونے بعد بحیرہ عرب جیسے اندھیرے علاقے پر پرواز کر رہا تھا اس لیے اس آلے کی ریڈنگ کو صحیح طور پر نہ پڑھ جا سکا تھا۔

بوئنگ 747 کے کاک پٹ میں پائلٹ اور کو پائلٹ کے درمیان ایک اور AIS بھی نصب ہوتا ہے جہاز کے سمندر کی سطح سے ٹکرانے سے صرف 5 سیکنڈ پہلے فلائٹ انجینئر نے پائلٹ کی توجہ اس آلے کی طرف مبذول کرانے کی کوشش کی تھی مگر وہ بے سود رہی اور جہاز سمندر کی سطح سے ٹکرا گیا۔

کیپٹن کے اس غلط ادراک کا نتیجہ یہ نکلا کہ طیارے کے بائیں RUDDER اور بائیں بنک LEFT BANK پر غلطی سے مزید زور دیا گیا جس سے طیارے کی بلندی انتہائی سرعت کے ساتھ کم ہوتی چلی گئی اور ٹیک اف کے صرف 101 سیکنڈ کے بعد طیارے بحیرہ عرب میں اندازا 35 ڈگری کے زاویے سے ناک کے بل جا گرا اس حادثے میں 190 مسافروں اور 23 عملے کے ارکان میں سے کوئی زندہ نہ بچا۔

سمندر سے نکالے جانے والے جہاز کے تباہ شدہ حصوں سے ایسی کوئی علامت نہیں ملی جس سے پتہ چلتا کہ جہاز پر کوئی دھماکہ ہوا ہو جو اس جہاز کی تباہی کے متعلق پیش کردہ ابتدائی نظریات یعنی سبوتاژ کی تصدیق کرتا ہو۔ تفتیش سے پتہ چلا کہ جہاز کی بلندی سے آگاہ ہوئے بغیر کپتان نے طیارے کو کنٹرول کرنے کے لیے جو اقدامات کیے وہ غلط ثابت ہوئے جن کے نتیجے میں یہ حادثہ رونما ہوا۔ امریکہ کے ایک فیڈرل ڈسٹرکٹ جج نے ایئر انڈیا کی طرف سے بوئنگ کمپنی کے خلاف غفلت کے الزام کو اپنی 139 صفحے کی فیصلے کی رپورٹ میں مسترد کر دیا۔

1978ء روسی محکمہ دفاع کی خِفّت

کمیونسٹ روس یا سوویت یونین اپنے عروج کے دنوں میں بہت زیادہ فوجی الرٹ ریاست تصور کی جاتی تھی اور یہ اپنی جغرافیائی اور سمندری حدود کی طرح ہی اپنی فضائی حدود کی بھی بہت سختی سے حفاظت کرتی تھی۔ ویسے بھی دنیا میں جب عالمی کمرشل پروازوں کا سلسلہ بڑھا تھا تو عالمی فضائی قوانین بھی وجود میں آ گئے تھے جو یہ بتاتے ہیں کہ جہاز کو کس راستے سے پرواز کرنا ہوگا اور کون کون سے راستے اور علاقے کس ملک میں غیر ملکی پروازوں کے لیے ممنوعہ ہیں۔ یہ سب ہدایات جہازوں میں کپتانوں کے استعمال میں رہنے والے نقشوں اور فضائی چارٹوں پر لکھی ہوتی ہیں۔

کسی ملک کی فضائی حدود کی حفاظت اور دیکھ بھال کرنا اس ملک کی فضائیہ کا فرض اولین ہوتا ہے۔ اس فرض کو وہ ریڈار اور مضبوط مواصلاتی نظام کے علاوہ اپنے لڑاکا طیاروں کی مدد سے بجالاتی ہے۔ لڑاکا طیاروں کو جب اطلاع ملتی ہے کہ کسی غیر ملکی جہاز نے ان کے ملک کی فضائی حدود پامال کی ہیں تو وہ نہ صرف اس کا تعاقب کر کے اسے لینڈ کرنے پر مجبور کرتے ہیں بلکہ ضرورت پیش آجائے تو اس گھس بیٹھیئے جہاز پر حملہ کر کے اسے تباہ بھی کر دیتے ہیں۔ عالمی فضائی تاریخ میں ایسے بے شمار واقعات پیش آتے رہے ہیں۔

12 اپریل 1978ء کو کورین ایئر لائنز کی پرواز 902 ایک ایسی ہی پرواز تھی جو پیرس سے قطب شمالی کے راستے کوریا کے دارالحکومت سیول جاتے ہوئے قطب نما میں پیدا ہو جانے والی خرابی کے باعث بھٹک کر فن لینڈ اور روس کی سرحدوں کے قریب، دائرہ قطب شمالی سے اوپر واقع ایک روسی شہر مرمانسک MURMANSK کے قریب روسی فضائی حدود میں داخل ہوگئی۔ یہ بوئنگ 707 تقریباً دو گھنٹے تک روسی فضائی حدود میں پرواز کرتا رہا اور روس کے انتہائی حساس اور خفیہ فوجی علاقوں اور ایٹمی آبدوزوں کے اڈوں پر سے بھی گزرا مگر حیرت کی بات یہ تھی کہ فوجی طور پر الرٹ ریاست تصور کیے جانے والے اس ملک کی فضائی حدود کے رکھوالوں کو اس کا علم دو گھنٹے بعد میں ہوا۔ آخر کار جونہی اس فضائی حدود کی خلاف ورزی کا پتہ چلا روس کے حکام نے اس مسافر طیارے کے تعاقب میں اپنے لڑاکا طیارے بھیجے۔

ماسکو کے وقت کے مطابق 21:19 منٹ پر اس مسافر بردار جہاز کو جب وہ جزیرہ نما کولا پر پرواز کر رہا تھا اسے ایک روسی لڑاکا طیارے نے جالیا یہ لڑاکا طیارہ الیگزینڈر بوسوف نامی

ایک روسی پائلٹ اڑا رہا تھا۔

روسی پائلٹ نے اس مسافر بردار کورین طیارے کو غلطی سے امریکہ کا جاسوسی طیارہ سمجھا اور اپنے کمانڈر کو رپورٹ بھیجی کہ اس نے امریکہ کا ایک جاسوسی طیارہ RC 135 پرواز کرتے ہوئے دیکھا ہے پھر تھوڑی ہی دیر بعد اس نے اپنی اس غلط رپورٹ کی اصلاح کر دی چونکہ اس نے جہاز پر چینی تحریریں اور کوریا ایئر لائنز کا قومی نشان پہچان لیا تھا۔

ادھر بوئنگ طیارے کا کیپٹن اپنی غلطی سے بے نیاز بڑے انہماک سے طیارہ اڑا رہا تھا کہ اچانک اسے کاک پٹ کے باہر روسی لڑاکا طیارے نظر آئے جنہوں نے اس کے طیارے کو گھیر لیا تھا۔ اب اس کورین طیارے کے پائلٹ 51 سالہ کم چانگ کیو کو اپنی غلطی کا احساس ہوا اس نے اپنے طیارے کی رفتار کم کر دی اور لینڈنگ لائٹس روشن کر دیں اور تعاقب کرنے والے روسی طیاروں کو یقین دلایا کہ وہ ان کے ہر حکم کی تعمیل کے لئے رضامند ہے مگر اسی اثنا میں روسی طیاروں کو ہائی کمانڈ کی طرف سے حملہ کرنے کا حکم دے دیا گیا تھا اس لیے ماسکو کے وقت کے مطابق 21:42 منٹ پر تعاقب کرنے والے ایک روسی طیارے نے R-60 میزائلوں کے ایک جوڑے سے کوریا کے طیارے کی مہمان نوازی کی جس سے بوئنگ طیارے کے ایک انجن کو نقصان پہنچا اور جہاز کے ایک ونگ سے کوئی 15 منٹ لمبا حصہ علیحدہ ہو کر گر گیا ساتھ ہی طیارے کے مسافر کیبن میں بھی سوراخ ہو گیا جس سے دو مسافر ہلاک اور 13 زخمی ہو گئے۔ ونگ کا ایک حصہ ٹوٹ کر گرنے کی وجہ سے یہ طیارہ 35000 فٹ کی بلندی سے انتہائی سرعت کے ساتھ نیچے آنے لگا کیپٹن کم چانگ کیو نے اپنے لیے اور طیارے کے مسافروں کے لیے مغفرت کی دعا کر لی اور سوچا کہ اب بچنا مشکل ہے تاہم وہ جہاز کے کنٹرول سسٹم سے جنگ لڑتا رہا۔ جب یہ طیارے گرتے گرتے 3000 فٹ کی بلندی پر پہنچا تو خدا نے نہ جانے کس مسافر کی دعا قبول کر لی اور یہ زخمی طیارہ اچانک سنبھل کر سیدھا اڑنے لگا۔ اب کیپٹن نے طیارے کو ایمرجنسی طور پر لینڈ کرنے کیلئے مناسب جگہ تلاش کی تو اسے ایک منجمد جھیل کی ہموار برفیلی سطح نظر آئی کئی بار لینڈنگ کی ناکام کوششیں کرنے کے بعد آخر کار کیپٹن منجمد جھیل کی سطح پر طیارے کو لینڈ کرنے میں کامیاب ہو گیا یہ جھیل فن لینڈ کی سرحد سے 87 میل دور تھی۔ فن لینڈ کے ذرائع کے مطابق روسیوں کو اس طیارے کے لینڈ کرنے کی خبر نہ تھی۔

تاہم روسیوں نے اپنے ہیلی کوپٹروں کے ذریعے بوئنگ طیارے کے مسافروں کو

منجمد جیل سے نکال کر نزدیکی روسی شہر کیم پہنچایا جہاں انہیں گیریژن افسر کی قیام گاہ پر رکھا گیا۔ پھر دو دن بعد ان مسافروں کو لینن گراڈ میں واقع امریکی کونسلیٹ میں پہنچا دیا گیا۔

تاہم روسی حکومت کو ایک مسافر بردار طیارے پر کیے گئے اس حملے پر ذرا بھر افسوس نہیں ہوا بلکہ سوویت حکام نے طیارے سے نکال کر زندہ بچ جانے والے مسافروں کو لینن گراڈ میں امریکی کونسلیٹ تک پہنچانے اور ان کی خورد و نوش کا انتظام کرنے کا ایک لاکھ روپے کا بل کورین حکومت کو پیش کر دیا۔

اس واقعہ سے روسی ریاست کے فوجی طور پر الرٹ ہونے کا بھانڈا بالکل ویسے ہی پھوٹ گیا جیسے جون 1987ء میں ایک نوجوان جرمن کے اپنے طیارے کو بخیریت ماسکو کے ریڈ اسکوائر میں اتارنے سے پھوٹا تھا۔ روسی محکمہ دفاع کو بڑی خفت اٹھانا پڑی کہ ایک غیر ملکی طیارہ دو گھنٹے تک بلا روک ٹوک سوویت یونین کی فضائی حدود کو پامال کرتا رہا اور محکمہ دفاع کے افسروں کو اطلاع تک نہ ہوئی۔ فضائی حدود کی نگرانی سے یہ غفلت برتنے کے جرم میں محکمہ فضائی دفاع کے سربراہ مارشل پیول بیٹسکی کو اسکے عہدے سے برطرف کر دیا گیا اور متعلقہ علاقے کے فوجی کمانڈر کو گولی سے اڑا دیا گیا۔

سوویت یونین نے اس فضائی حادثے کی تفتیش کرنے والے بین الاقوامی ماہرین سے تعاون کرنے سے انکار کر دیا اور یہاں تک کہ بوئنگ طیارے کا بلیک باکس بھی واپس نہیں کیا اس بوئنگ طیارہ کو حصے بخرے کر کے ہیلی کاپٹروں کے ذریعے کندالاکشی ساؤنڈ لے جایا گیا جہاں اس کے کاک پٹ کا معائنہ سوویت ایئر ڈیفنس کے اس وقت کے کمانڈنگ آفیسر نے خود کیا اور کسی غیر ملکی کو طیارے کا معائنہ کرنے کی اجازت نہیں دی۔

1978 ایئر رہوڈیشیا کی فلائٹ 825

ایئر رہوڈیشیا کی پرواز 825 ایک باقاعدہ مسافر بردار پرواز تھی جسے زمبابوے کی انقلابی پیپلز آرمی نے جان بوجھ کر مار گرایا۔ یہ فلائٹ ایک وکرز وائی کاؤنٹ 782d طیارہ تھا جو اپنے سفر کے آخری مرحلے وکٹوریہ فال آبشار سے رہوڈیشیا کے دارالحکومت سالبسری جا رہا تھا۔ اس نے اپنا آخری سٹاپ کاریبیا کے قصبے کے ایئرپورٹ پر کیا تھا۔

جیسے ہی اس طیارے نے 3 ستمبر 1978ء کو اس قصبہ کے ایئرپورٹ سے ٹیک آف کیا زمبابوے انقلابی پیپلز آرمی کے ایک گروپ کے گوریلوں نے اسے ایک روسی ساختہ STRELA2 زمین سے فضا میں مار کرنے والے میزائل کا نشانہ بنا دیا جس سے اس طیارے کو شدید نقصان پہنچا اور یہ ایمرجنسی لینڈنگ پر مجبور ہوا۔ اس طیارے کے کیپٹن نے ایک کپاس کے کھیت میں بیلی لینڈنگ کی کوشش کی جو ایک نا دکھائی دینے والے گڑھے کی وجہ سے ناکام ہوگئی۔ اس گڑھے میں وہیل پھنس جانے کی وجہ سے جہاز قلابازیاں کھا گیا اور دو ٹکڑوں میں منقسم ہوگیا۔

52 مسافروں اور 4 عملے کے ارکان میں سے 38 افراد موقع پر ہلاک ہوگئے۔ زمبابوے انقلابی پیپلز آرمی کے گوریلے ہی جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے پر سب سے پہلے پہنچے اور انہوں نے زندہ بچ جانے والے 10 افراد کو گھیرے میں لے کر بجائے ان کی مدد کرنے کے اپنی آٹومیٹک رائفلوں سے بھون ڈالا۔ تین زندہ بچ جانے والے افراد جھاڑیوں میں چھپ جانے کی وجہ سے ایک بار پھر زندہ بچ گئے۔ مزید پانچ افراد اس لیے بچ گئے کہ وہ گوریلوں کی آمد سے پہلے ہی پانی کی تلاش میں دور نکل گئے تھے۔ زمبابوے انقلابی پیپلز آرمی کے سربراہ جوشوا نکومو نے کھلے بندوں اس طیارے کو مار گرانے کی ذمہ داری قبول کرلی اور بی بی سی ٹی وی پر بیان دیتے ہوئے کہا کہ یہ مسافر بردار طیارہ فوجی مقاصد کے لئے استعمال کیا جا رہا تھا۔ تاہم اس نے اس بات کی تردید کی کہ اس کے آدمیوں نے طیارے کے حادثے میں زندہ بچ جانے والے افراد کا قتل عام کیا تھا۔ رہوڈیشیا کے سیاہ و سفید فام دونوں قسم کے باشندوں کی اکثریت نے طیارے کے اس طرح مار گرائے جانے کو کھلی دہشت گردی قرار دیا۔ اس فضائی حادثے کے بعد سیاہ فاموں کے خلاف سفید فاموں کا نمایاں ردعمل سامنے آیا۔ وہ سیاہ فاموں کو شک کی نظر سے دیکھنے لگے اور نسلی تعصب مزید بڑھ گیا۔ اگرچہ سیاہ فاموں کی اکثریت بھی طیارے کے مار گرائے جانے کے

خلاف تھی۔ لیکن اس معاملے پر بین الاقوامی طور پر بہت کم ردعمل سامنے آیا جس کی وجہ سے رہوڈیشیا کی حکومت غضبناک ہو گئی۔

انقلابی پیپلز آرمی کے سربراہ نکومو اور رہوڈیشیا کے سفید فام وزیر اعظم ایان سمتھ کے درمیان جو بات چیت جاری تھی وہ رک گئی۔ ایان سمتھ نے کچھ حساس علاقوں میں مارشل لاء کا دورانیہ اگلے دو ماہ کے لیئے بڑھا دیا۔ اس کے پانچ ماہ بعد فروری 1979ء میں ZIPRA نے ایئر رہوڈیشیا کی فلائٹ نمبر 827 گرا دی۔ رہوڈیشیا میں یہ سیاہ فام ایک عرصے سے آزادی کا مطالبہ کر رہے تھے اور سفید فام آبادکاروں کے خلاف تھے۔ مگر 1977ء تک رہوڈیشیا کی ایئر ٹریفک کو اس جھگڑے سے کوئی خطرہ لاحق نہیں ہوا تھا۔ سب سے بڑھ کر یہ کہ اس وقت تک کسی آزادی پسند گروہ کے پاس ایسے ہتھیار نہیں تھے جن سے ہوائی جہازوں کو مار گرایا جا سکے جس ہتھیار کی آمد نے ZIPRA کو ہوائی جہازوں پر حملہ کرنے کے قابل بنایا وہ کندھے پر رکھ کر داغا جانے والا زمین سے فضا میں مار کرنے والا STRELA2 میزائل تھا جو 1970ء کی دہائی کے وسط میں ان آزادی پسندوں کو سوویت یونین کی طرف سے فراہم کیا گیا تھا۔ ستمبر 1978ء تک تقریباً 20 مرتبہ رہوڈیشیا کے ملٹری طیارے کو گرائے جانے کے لیئے اس ہتھیار سے حملے کئے گئے مگر ان میں سے کوئی حملہ بھی کامیاب نہیں ہوا۔ رہوڈیشیا کی فضائیہ کے ڈکوٹا ہوائی جہازوں پر بھی حملے کیے گئے مگر وہ طیارے بھی بچ گئے تاہم اس وقت تک کسی سویلین طیارے پر حملہ نہیں کیا گیا تھا۔

ایئر رہوڈیشیا 1967ء میں قائم کی گئی تھی اور ڈومیسٹک اور بین الاقوامی دونوں طور پر پروازیں اڑا رہی تھی۔

تین ستمبر 1978ء کو فلائٹ 825 کاریبیا سے اڑی اور سالسبری جا رہی تھی اس پر 52 مسافر اور عملے کے چار ارکان سوار تھے۔ مسافروں میں سے زیادہ تر چھٹیاں منا کر واپس گھر لوٹ رہے تھے۔ فلائٹ 8:25 نے معمول کے مطابق شام پانچ بجے کریبیا سے ٹیک آف کیا۔ ایئر پورٹ کے قریب جھاڑیوں میں zipra گوریلا چھپے ہوئے تھے جو سٹریلا ٹو سے ہتھیار بند تھے۔ ٹیک آف کے پانچ منٹ بعد جیسے ہی فلائٹ 825 ان کے سر پر پہنچی انہوں نے سٹریلا 2 فائر کر دیا۔ یہ میزائل اس طیارے کے اسٹار بورڈ کو لگا اور پھٹ گیا جس کے بعد ایک انجن بھی دھماکے سے پھٹ گیا۔ اس سے طیارے کے ہائیڈلک سسٹم اور فیول ٹینک کو شدید نقصان پہنچا اور مسافروں کے کیبن میں آگ لگ گئی طیارے کا ایک اور انجن بند ہو جانے کے بعد طیارہ بلند

ہونے کی بجائے زمین کی طرف گرنے لگا۔

17:10 پر طیارے کے کیپٹن ہوڈ نے ٹریفک کنٹرول کو طیارے کے ساتھ پیش آنے والے سانحہ کا پیغام بھیجا اور بتایا کہ طیارہ کے دو انجن کام کرنا چھوڑ چکے ہیں اور طیارہ قریب الرگ ہے۔ پھر کپتان نے مسافروں کو ایک ایمر جنسی لینڈنگ کے لیئے تیار ہونے کا کہا اور پھر کپاس کے ایک کھیت میں بیلی لینڈنگ کی یہ کوشش کامیاب رہی مگر طیارہ ایک نہ دکھائی دینے والی کھائی میں پھنس کر قلابازی کھا گیا اور دھماکے سے پھٹ گیا۔ اس کے بعد اس کے ایندھن سے بھرے ٹینکوں سے ایندھن بہنے سے اس میں آگ لگ گئی اور مسافر کیبن شعلوں میں گھر گیا۔

ایک نہ شد دو شد کے مصداق طیارے کی تباہی میں کیپٹن اور اس کا نائب بھی مارے گئے اور کل 38 افراد ہلاک ہو گئے خوش قسمتی سے 18 مسافر زخمی حالت میں زندہ بچ گئے ان میں پانچ پانی کی تلاش میں کسی نزدیکی گاؤں کی طرف چل پڑے 13 مسافر جہاز کے ملبے کے قریب امدادی پارٹیوں کی آمد کی آس میں بیٹھ رہے وہ بے چارے ابھی اس حادثے کے اثرات سے نہیں نکلے تھے کہ 17:45 منٹ پر ZIPRA 9 گوریلے جہاز کے ملبے کی طرف آ نکلے۔ 13 زندہ بچنے والوں میں سے تین ان کو آتا دیکھ کر جہاز کے ملبے میں چھپ گئے باقی دس افراد جن میں چھ خواتین اور دو بچے بھی شامل تھے گوریلوں کی نظروں کے سامنے تھے۔ پہلے پہل گوریلوں نے ان مسافروں کو پانی لے کر آنے اور امدادی جماعتوں کو بلا بھیجنے کی تسلی دی پھر انہوں نے ان مسافروں کو طیارے سے کچھ فاصلے پر جمع ہونے کو کہا مگر کچھ مسافروں نے بتایا کہ وہ چلنے کے قابل نہیں ہیں۔ اس پر گوریلوں نے کہا کہ جو افراد ٹھیک ہیں وہ زخمیوں کو سہارا دے کر وہاں لے چلیں جب یہ بے چارے مسافران کے بتائے گئے مقام پر پہنچ تو ان ظالموں نے ان پر ہتھیار تان لیے اور کہا کہ تم لوگوں نے ہماری زمین پر غاصبانہ قبضہ کیا ہے اس کے جواب میں ایک مسافر نے التجا کی کہ براہ کرم ہمیں گولی نہ ماریئے مگر انہوں نے یہ التجا سنی ان سنی کرتے ہوئے گوریلوں نے ان پر گولیوں کا مینہ برسا دیا اگلے دن رہوڈیشیا کی پولیس اور فوج موقع پر پہنچی تو آٹھ افراد انہیں زندہ ملے۔

1979ء امریکن ایئر لائنز کی بدقسمت پرواز

امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 191 ایک باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی جو او ہارے انٹرنیشنل ایئرپورٹ شکاگو سے لاس اینجلس انٹرنیشنل ایئرپورٹ جا رہی تھی۔ یہ فلائٹ ایک میکڈونل ڈگلس ڈی سی 10 طیارہ تھا جو 25 مئی 1979ء کو شکاگو سے ٹیک آف کرنے کے چند لمحے بعد ہی گر کر تباہ ہو گیا۔ اس پر سوار تمام 258 مسافر اور عملے کے 13 ارکان ہلاک ہو گئے۔ اس جہاز کے گرنے سے زمین پر موجود دو افراد بھی مارے گئے۔ 11 ستمبر 2001ء کے فضائی حادثات کے رونما ہونے سے پہلے یہ امریکہ کی فضائی تاریخ کا بدترین حادثہ تھا۔ اس فضائی حادثے کو ترکش ایئر لائن ڈی سی 10 کے حادثے کے بعد دوسرا بڑا عالمی حادثہ اور یہ 10 بڑے فضائی عالمی حادثات میں سے تیسرا بڑا حادثہ بھی تھا۔

اس حادثے کی تفتیش کنندگان کی پیش کردہ رپورٹ کے مطابق جیسے ہی اس جیٹ طیارے نے ٹیک آف کیا اس کا نمبر 1 انجن اس کے ونگ سے علیحدہ ہو کر گر گیا۔ جیسے ہی یہ انجن جہاز سے الگ ہوا یہ جہاز کے ہائیڈرولک سسٹم کی کیبلز کو کاٹتا چلا گیا اور اس نے جہاز کے بائیں ونگ کو بھی شدید نقصان پہنچایا جیسے ہی طیارے نے بلند ہونے کی کوشش کی بائیں ونگ ایرو ڈائینمک جامد ہو گیا جبکہ دائیں ونگ کام کرتا رہا جس سے جہاز فضا میں بلند رہا جس کی وجہ سے جہاز 112 درجے کے زاویہ پر بائیں طرف گھوم گیا اور آخرکار سیکنڈوں میں ایک کھلے میدان میں جا گرا جہاز کے انجن نمبر ایک کے جہاز سے علیحدہ ہونے میں اس طیارے کی ناقص مرمت کا ہاتھ تھا۔

25 مئی 1979ء کو مطلع صاف تھا اور شمال مشرقی سمت میں ہوا 22 ناٹ فی گھنٹہ کی رفتار سے چل رہی تھی۔ 14:50 سی ڈی ٹی پر فلائٹ 191 کو ٹیکسی کرتے ہوئے رن وے کی طرف بڑھنے کی اجازت ملی جہاز کی مرمت کرنے والا عملہ وہیں کھڑا تھا۔ اس نے انجن کے اسٹارٹ ہونے یا ٹیکسی کرنے میں کوئی غیر معمولی حرکت نوٹ نہیں کی۔

15:02 منٹ پر اس پرواز نے ٹیک آف کا آغاز کیا۔ طیارے کی ہر کل ٹیک آف کی سپیڈ تک پہنچنے تک معمول کے مطابق کام کر رہی تھی۔

مگر جیسے ہی جہاز نے ٹیک آف کیا انجن نمبر ایک اور اس کو سہارا دینے والی پائلن جہاز کے ونگ سے علیحدہ ہو گئے اور جہاز کے ونگ پر سے ہوتے ہوئے رن وے پر آ پڑے۔ چونکہ جہاز کی سپیڈ ٹیک آف کی سپیڈ سے بڑھ چکی تھی اس لیے عملے نے ٹیک آف کا عمل جاری رکھا اور

جہاز فضا میں بلند ہو گیا اور 6000 فٹ کے فاصلے تک پہنچ گیا۔
پائلٹ انجن نمبر ایک کے فیل ہو جانے سے آگاہ تھے مگر انہیں اس کے طیارے سے ونگ سے علیحدہ ہو کر رن وے پر گر جانے کی خبر نہ ہوئی تھی۔ کیونکہ کاک پٹ میں بیٹھے ہوئے پائلٹوں کو جہاز کے ونگ اور انجن نظر نہیں آتے ہیں۔ ادھر کنٹرول ٹاور نے بھی جہاز کے عملے کو اس کے انجن گرنے کی خبر نہ دی تھی اسی وجہ سے تفتیش کنندگان نے یہ نظریہ پیش کیا کہ جہاز کا عملہ جہاز کے ساتھ پیش آنے والے اس مسئلے سے آگاہ نہیں تھا۔

انجن نمبر ایک میں خرابی پیدا ہو جانے کے ساتھ ساتھ طیارے کے کنٹرول سسٹم میں بھی کئی خرابیاں پیدا ہو گئیں۔ انجن نمبر 1 کی مدد سے چلنے والا ہائیڈرالک سسٹم خراب ہو گیا اس کے علاوہ نمبر 1 انجن سے طیارے کے الیکٹریکل سسٹم اور جنریٹر جو متعلقہ تھے وہ بھی کام کرنا چھوڑ گئے۔ ان حالات میں طیارہ فضا میں بلند ضرور ہوا تاہم 350 فٹ کی بلندی سے زیادہ بلند نہ ہو سکا اور صرف 50 سیکنڈ کے لیے پرواز کر سکا۔ اتنے قلیل وقت میں عملے کی انجن کے گرنے سے بے خبری کی وجہ سے عملہ کچھ نہ کر سکا۔

چشم دید گواہوں کے مطابق یہ طیارہ صرف 300 فٹ تک بلند ہو سکا جبکہ اس کے ونگ سے سفید رنگ کا دھواں یا بخارات نکل رہے تھے جو ہائیڈرولک کے مائع کے بہنے کی وجہ سے تھے۔ فلائٹ انجینئر نے جہاز کی ناک اوپر اٹھا کر اس کی رفتار 306 میل فی گھنٹہ سے کم کرنے کی کوشش کی ہائیڈرولک فلیوڈ بہنے کی وجہ سے طیارے کا بائیں ونگ جامد ہو گیا جس کی وجہ سے فلائٹ 112,191 ڈگری کے زاویہ پر الار ہو کر رن وے سے صرف 4600 فٹ کی دوری پر ایک کھلے میدان میں تباہ ہو گئی۔

انتہائی تیز رفتاری سے زمین سے ٹکرانے کی وجہ سے طیارے کے پرخچے اڑ گئے اور جہاز کے بڑے بڑے ٹکڑے اڑ کر ایک ملحقہ کار پارک میں جا گرے جہاں ان ٹکروں سے کئی کاریں اور کئی ٹرالر تباہ ہو گئے۔ تمام تر 271 مسافر جو طیارے پر سوار تھے ہلاک ہو گئے آگ بجھانے والے عملے کے ایک رکن کے مطابق کوئی انسانی لاش بھی صحیح وسالم حالت میں نہیں ملی بلکہ صرف مختلف انسانی اعضا بکھرے ہوئے ملے جہاز کے گرنے کے مقام پر واقع ایک گیراج میں کام کرنے والے دو افراد بھی جہاز میں لگنے والی آگ سے جھلس کر مر گئے اس ساری تباہی کا سبب اس طیارے کی اس کرش سے صرف آٹھ ہفتے پہلے ہونے والی اس طیارے کی مرمت تھی جس میں انجن نمبر 1 کو طیارے سے اتار کر اوور ہال کیا گیا تھا مگر یہ دوبارہ صحیح طور پر نصب نہ ہو سکا تھا۔

1979ء طائف کی فضا میں حجاج کرام کی شہادت

26 نومبر 1979ء رات گیارہ بج کر چھ منٹ کے قریب سعودی عرب کے مشہور پر فضا مقام طائف کی فضا میں 110 حجاج کرام پر قیامت ٹوٹ پڑی جدہ ایئر پورٹ سے کراچی کے لیے روانہ ہونے والی پی آئی اے کی فلائٹ 740 جو ایک بوئنگ 707 طیارہ تھا اور 110 پاکستانی حجاج کرام کو وطن واپس لا رہی تھی گر کر تباہ ہو گئی جدہ ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیئے ابھی صرف چند منٹ گزرے تھے اور جہاز FL340 یعنی 34000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا کہ جہاز کے کسی حصے میں آگ لگ گئی۔ یہ طیارہ ایک پاکستانی کیپٹن خالد وائیں اڑا رہا تھا۔ کیپٹن نے ٹھیک 11 بجے جدہ ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ قائم کر کے اطلاع دی کہ طیارے میں آگ لگ جانے کی وجہ سے کپتان نے SOS کا سگنل نشر کیا ہے۔ اس وقت یہ جہاز جدہ ایئر پورٹ سے صرف 167 میل کی دوری پر تھا۔ ایس او ایس سگنل نشر کرنے کے فوراً بعد کپتان نے طیارے کا رخ جدہ ایئر پورٹ کی طرف موڑ دیا جوں جوں جدہ قریب آتا جا رہا تھا جہاز میں لگی آگ تیزی سے بڑھتی گئی۔ پھر گیارہ بج کر چھ منٹ پر جہاز کا ایئر کنٹرول سے رابطہ ٹوٹ گیا یہ جہاز جدہ سے صرف 97 میل دور طائف اور مکہ کے درمیان حائل پہاڑوں پر گر کر تباہ ہو گیا تاہم رات کے بقایا حصے میں کوئی امدادی کارروائی نہ کی جا سکی۔ صبح ہوتے ہی جدہ سے دو ہیلی کاپٹر طیارے کی تلاش میں بھیجے گئے وہ جلد ہی جائے حادثہ پر پہنچ گئے جہاز کے ملبے کو دیکھنے کے بعد پتہ چلا کہ جہاز پر سوار تمام 156 افراد میں سے کوئی زندہ نہیں بچا یاد رہے اس جہاز پر 145 مسافر اور عملے کے 10 ارکان سوار تھے۔ اس جہاز کو صبح 6:25 پر کراچی ایئر پورٹ پر پہنچنا تھا جہاں حاجیوں کے عزیز و اقرباء اپنے ہاتھوں میں ہار لیے ان کا انتظار کر رہے تھے۔ مگر حاجیوں کی بجائے طیارہ گرنے کی سوگوار اطلاع ان کو ملی تو ان کی سوگوار آنکھوں سے اشک رواں ہو گئے۔

جہاز میں اس لگنے والی آگ کا سبب مورخین نے حاجیوں کے سامان میں شامل مٹی کے تیل کے چولہوں کو قرار دیا ہے۔ جو حاجی اپنے ساتھ واپس وطن لا رہے تھے ان چولہوں میں سے لیک ہونے والے تیل نے جلد ہی کسی وجہ سے آگ پکڑ لی۔ اس حادثے کی وجوہات میں دہشت گردی کا بھی امکان ظاہر کیا گیا۔ مگر اس کا کوئی ثبوت نہیں مل سکا ایک اور امکان جہاز کے نو فلائی زون میں بھٹک کر چلے جانے کے بعد آٹومیٹک طور پر جہاز کے میزائل کی زد میں آ جانے کا بھی ظاہر کیا جاتا ہے۔

1979ء فضائی سیاحت قطب

جنوبی یا ایئر نیوزی لینڈ فلائٹ 901

ایئر نیوزی لینڈ کی فلائٹ 901 قطب جنوبی کی فضائی سیر کے لیے ترتیب دی گئی شیڈولڈ فلائٹ تھی جو 1977ء سے 1979ء تک باقاعدگی سے سیاحوں کو سیر کراتی رہی یہ پرواز آکلینڈ ایئر پورٹ سے براہ راست براعظم انٹارکٹیکا جاتی تھی پھر وہاں سے براستہ کرائسٹ چرچ واپس لوٹ آتی تھی۔ 28 نومبر کو اس سلسلے کی چودھویں فلائٹ ایک میکڈونل ڈگلس ڈی سی 10:30 طیارہ قطب جنوبی پر پرواز کرتا ہوا کوہ اریبس EREBAS سے راس آئلینڈ' براعظم انٹارکٹیکا پر ٹکرا گیا۔ اس پر سوار تمام 237 مسافر اور عملے کے 20 ارکان ہلاک ہو گئے۔ اس سانحے کو عالمی فضائی تاریخ میں ماؤنٹ اریبس کا حادثہ کہتے ہیں۔

ابتدائی تفتیش سے یہ نتیجہ نکلا کہ یہ حادثہ پائلٹ کی بشری غلطی کی وجہ سے پیش آیا تھا مگر عوام کے بڑھتے ہوئے احتجاج پر تفتیش کے لیے ایک رائل کمیشن مقرر کیا گیا جس کا سربراہ جسٹس پیٹر موہن تھا۔ اس کمیشن کی تفتیشی رپورٹ میں بتایا گیا کہ یہ حادثہ جہاز کے راستہ کو صحیح سمت میں بدلتے ہوئے پیش آیا تھا جو اس حادثے سے ایک رات پہلے کی گئی تبدیلی کی وجہ سے تھا سب سے بڑھ کر اہم بات یہ تھی کہ اس تبدیلی سے جہاز کے عملے کو آگاہ نہیں کیا گیا تھا۔ اسی وجہ سے جہاز کمپیوٹر میں فیڈ کیے ہوئے پروگرام کے مطابق میک مرڈو ساؤنڈ کے اوپر سے گزرنے کی بجائے ماؤنٹ اریبس کے راستے پر ڈال دیا گیا تھا۔ جسٹس ماہون نے اپنی رپورٹ میں ایئر نیوزی لینڈ پر الزام لگایا کہ وہ اس حادثے کے سلسلے میں جھوٹے قصے گھڑ رہی ہے اس الزام کی وجہ سے ایئر نیوزی لینڈ کی سینئر مینجمنٹ میں تبدیلیاں رونما ہوئیں۔

ایئر نیوزی لینڈ نے قطب جنوبی کی سیاحت کے لئے پرواز 901 خصوصی طور پر ترتیب دی تھی اور اس کی پوری دنیا میں تشہیر کی گئی تھی۔ اس پرواز کے ساتھ قطب جنوبی سے بخوبی آشنا ایک منجھا ہوا گائیڈ بھی روانہ کیا جاتا تھا جو مسافروں کو قطب جنوبی کی سیر کراتا اور انہیں قطب جنوبی کے اہم مقامات کے بارے میں بتاتا تھا۔ اس پرواز کے مسافر قطب جنوبی پر ایک نیچی پرواز کا لطف اٹھاتے تھے۔

اس دوران طیارہ صرف 2500 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتا اور گائیڈ سیاحوں کی بتاتا یہ دائیں طرف امریکی مواصلاتی اسٹیشن ہے وہ دیکھئے قطب جنوبی کے برفانی میدانوں میں برفانی ریچھ دوڑا جارہا ہے۔ گائیڈ کی اس رننگ کمنٹری سے سیاح بہت لطف اندوز ہوتے اور انہیں محسوس ہوتا کہ جیسے انہیں ان کی خرچ کردہ رقم کا نعم البدل مل گیا۔ یہ پرواز اسی شام کو نیوزی لینڈ واپس پہنچ جاتی تھی۔

28 نومبر 1979ء کو اس پرواز نے صبح 8 بجے آکلینڈ ایئرپورٹ سے روانہ ہونا تھا اور اسی شام 7 بجے واپس کرائسٹ چرچ لوٹ آنا تھا۔ یہ ایک نان سٹاپ پرواز تھی اور یہ 5360 میل کی مسافت طے کرتی تھی۔ کرائسٹ چرچ میں یہ پرواز ایندھن لینے کیلئے صرف 45 منٹ کا سٹاپ کرتی تھی۔ اسی دوران عملہ بھی تبدیل ہو جاتا تھا۔ کرائسٹ چرچ سے یہ پرواز 7:45 پر روانہ ہو کر آکلینڈ تک کا 464 میل کا سفر تقریباً سوا گھنٹے میں طے کر کے 9 بجے شب واپس آکلینڈ ایئرپورٹ پر پہنچ جاتی تھی۔ نومبر 1979ء میں اس سیاحتی پرواز کا ٹکٹ 359 نیوزی لینڈ ڈالر رکھا گیا تھا جو 2009ء میں 1218 ڈالر کے برابر تھا۔

بہت سی اہم شخصیات اس پرواز پر گائیڈ کے فرائض انجام دیتی رہیں تھیں۔ ان میں سرفہرست سر ایڈمنڈ ہیلری تھے جو کئی سابقہ پروازوں میں بطور گائیڈ سیاحوں کو قطب جنوبی کے متعلق بتاتے تھے۔ 28 نومبر کی پرواز پر بھی سر ایڈمنڈ ہیلری نے گائیڈ کے فرائض انجام دینے تھے مگر انہوں نے اپنی دوسری مصروفیات کی وجہ سے اس دن اس خدمت کی انجام دہی سے انکار کر دیا تھا جس کی وجہ سے ایڈمنڈ ہیلری کا ایک قریبی دوست اور ساتھی پیٹرمل گریو اس پرواز میں گائیڈ تھا۔

فلائٹ 901 پر کپتان کے فرائض انجام دینے والے پائلٹ کیپٹن جم کولنز اور کو پائلٹ گریگ کیسین کو اس سے پہلے قطب جنوبی پر پرواز کرنے کا کوئی تجربہ نہیں تھا تاہم وہ اس پرواز کے لیے موزوں ترین اور تجربہ کارترین پائلٹ تھے 9 نومبر 1979ء کو اس پرواز سے تقریباً انیس دن پہلے ان دونوں پائلٹ کو اس پرواز کے بارے میں بریفنگ دی گئی تھی اور سابقہ پروازوں کے راستوں کی منصوبہ بندی میں تبدیلی کر دی گئی جو کیپٹن جم کولنز کے علم میں نہ آسکی فلائٹ 901 کے اس نئے نیوی گیشن پلان میں اس تبدیلی کو 27 نومبر کی رات ایک بج کر چالیس منٹ پر گراؤنڈ کمپیوٹر میں سٹور کیا گیا تھا اس لیے اس نئے منصوبہ بندی کا نوٹس اس پرواز کا عملہ وقت کی کمی کی وجہ سے نہ لے سکا۔

7:21 منٹ پر ایک آرام دہ ٹیک آف کے تقریباً 4 گھنٹے بعد یہ پرواز میکمرڈو اسٹیشن سے صرف 42 میل کی دوری پر تھی کہ مرڈو ساؤنڈ کے ریڈیو کمیونکیشن سنٹر نے اس پرواز کو 10000 فٹ کی بلندی پر آجانے کی اجازت دیدی تاہم فضائی قوانین 6000 فٹ سے نیچے آجانے کی اجازت نہیں دیتے تھے۔ لیکن ایئر نیوزی لینڈ کی سابقہ سیاحتی پروزوں سے لیے گئے فوٹو گراف بتاتے تھے کہ یہ پرواز اکثر 6000 سے کم بلندی پر بھی پرواز کرتی رہی تھی۔

کیپٹن کولنز نے میک مرڈو ریڈیو کمیونیکیشن سنٹر کو بتایا کہ وہ 2000 فٹ کی بلندی پر آ کر جہاز کے پرواز کرنے کا کنٹرول کمپیوٹر کے آٹو میٹڈ پروگرام کے حوالے کرنا چاہتا ہے۔ جہاز کے باہر بادلوں کی دبیز چادر میں کوہ اریبس کی چوٹی لپٹی ہوئی تھی اور جہاز کے عملے کو کاک پٹ سے دکھائی نہ دینے کی وجہ سے عملہ یہ سمجھ رہا تھا کہ وہ راس آئس شیلف ROSS ICE SHELE پر پرواز کر رہے ہیں۔ نیچے پھیلی ہوئی تا حد نظر برف ان کے نزدیک آئس شیلف کی برف تھی جبکہ وہ ماؤنٹ اریبس کا زیریں حصہ تھا۔ اس موقع پر اس مقام پر ایک قطبی آندھی چل رہی تھی جو کہ برستہ قطبی علاقوں میں ایسی کیفیت کا نام ہے جس میں زمینی خدوخال افق وغیرہ روشنی کے یکساں نفوذ کی وجہ سے پہچان میں نہیں آتے اسے WHITEOUT کا نام دیا جاتا ہے۔ ایئر نیوزی لینڈ کے عملے کو اس موسمی کیفیت سے نمٹنے کی ٹریننگ بھی نہیں دی گئی تھی۔ اسی وجہ سے ماؤنٹ اریبس کے پیش منظر میں موجود خلیج لیوس۔ LEWIS BAY پر پرواز کرتے ہوئے عملہ سمجھ رہا تھا کہ وہ میک مرڈو ساؤنڈ کے اطراف میں پرواز کر رہے ہیں۔

12:42 منٹ پر گراؤنڈ پروگزیمٹی وارننگ سسٹم اچانک وارننگ دینے لگا کہ جہاز ایک خطرناک ڈھلوان پر پرواز کر رہا ہے۔ اگرچہ اس وارننگ پر عمل کرتے ہوئے کیپٹن نے جہاز کا رخ تبدیل کرنے کی کوشش مگر دیر ہو چکی تھی اس کے صرف 6 سیکنڈ بعد جہاز ایک دھماکے سے ماؤنٹ اریبس سے ٹکرا کر پاش پاش ہو گیا اور اس پر سوار تمام افراد ہلاک ہو گئے۔ جہاز کی دم والے حصہ کے علاوہ پورا جہاز ٹکڑے ٹکڑے ہو کر بکھر گیا تھا۔

اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد میک مرڈو ریڈیو کمیونیکیشن نے اس جہاز سے رابطے کی کوشش کی مگر ناکام رہا انہوں نے جہاز کے اس طرح اچانک غائب ہو جانے کی اطلاع آکلینڈ میں واقع ایئر نیوزی لینڈ کے ہیڈ کوارٹرز کو دیدی اس کے علاوہ امریکہ کی امدادی مرکز کو بھی اطلاع دیدی گئی۔ تقریباً دو بجے دو پہر امریکی بحریہ نے ایک سچوایشن رپورٹ جاری کی جس میں

بتایا گیا تھا کہ ایئر نیوزی لینڈ کے پرواز 901 سے ریڈیائی رابطہ ہونا ختم ہو چکا ہے۔ اس لیے اس کی تلاش کے ایک ہرکولیس LC130 طیارہ اور دیگر دو طیارے بھیجے جا رہے ہیں۔ رات 9 بجے ایئر نیوزی لینڈ نے میڈیا کو اطلاع دی کہ پرواز 901 قطب جنوبی پر گم ہو چکی ہے۔ پھر رات 12:55 منٹ پر امریکی بحریہ کے طیاروں نے فلائٹ 901 کا تباہ شدہ ملبہ کوہ اریبس کی ڈھلوان پر تلاش کر لیا۔ اگلی صبح 9 بجے جب امدادی ہیلی کوپٹر حادثہ کے مقام پر پہنچے تو انہیں جہاز پر سوار افراد میں سے کوئی ذی روح بھی زندہ نہیں ملا اور تمام 257 افراد مارے جا چکے تھے۔

قطب جنوبی کی اس سیاحتی پرواز پر سوار 237 مسافروں میں 24 جاپانی، 21 آسٹریلین، 6 انگریز، 2 کینیڈین ایک فرانسیسی اور ایک سوئس باشندہ اور باقی 181 نیوزی لینڈ کے باشندے سوار تھے۔

بعدازاں نیوزی لینڈ نے آپریشن اوورڈیو OPERATION OVERDUE کے نام سے ایک امدادی کارروائی کی جماعت ماؤنٹ اریبس کی ڈھلوان پر بھیجی۔ یہ آپریشن 9 دسمبر 1979ء تک جاری رہا تاہم درجہ حرارت درجہ انجماد سے 35 ڈگری کم ہونے کی وجہ سے یہ آپریشن منسوخ کر دیا گیا۔

فلائٹ 901 کے زمین کے ایک بالکل الگ تھلگ مقام پر تباہ ہونے کے باوجود اس پرواز کا کاک پٹ وائس ریکارڈر اور فلائٹ ڈیٹا ریکارڈ بالکل صحیح حالت میں دریافت کر لیے گئے۔ اس کے علاوہ چونکہ اس پرواز کے اکثر مسافروں کے پاس تصویریں کھینچنے کے لیے کیمرے تھے اس لیے اس پرواز کے آخر لمحے تک کی تصویریں بھی دستیاب ہوئیں۔ 12 جون 1980ء کو اس حادثے کے متعلق جو انکوائری رپورٹ پیش کی گئی اس میں بتایا گیا کہ یہ حادثہ پائلٹ کی غلطی کی وجہ سے پیش آیا تھا۔ مگر 27 اپریل 1981ء کو جسٹس ماہون نے جو انکوائری رپورٹ پیش کی اس میں اس حادثے کا ذمہ دار اس تبدیلی کو ٹھہرایا جو ایئر نیوزی لینڈ نے اس پرواز کی منصوبہ بندی میں کی تھی۔

1980ء سعودیہ فلائٹ 163

سعودی عرب کی فضائی تاریخ کا ایک بڑا حادثہ 19 اگست 1980ء کو سعودی دارالحکومت ریاض کے نزدیک ایئر سعودیہ کی فلائٹ 163 کو پیش آیا جس میں تمام 287 مسافر اور عملے کے 14 ارکان ہلاک ہو گئے۔ یہ عالمی فضائی تاریخ کا ترکش ایئر لائنز کی فلائٹ 981 کو پیش آنے والے حادثے کے بعد دوسرا بڑا عالمی فضائی حادثہ تھا۔ جبکہ 1977ء میں ٹینیریفے ایئر پورٹ پر پیش آنے والے دو ہوائی جہازوں کے ٹکراؤ کے بعد اسے مورخین تیسرا بڑا عالمی فضائی حادثہ بھی قرار دیتے ہیں۔ خود سعودی عرب کی سرزمین پر پیش آنے والے حادثات میں یہ حادثہ سب سے ہلاکت خیز تھا۔

فلائٹ 163 میں سعودی حکام کے مطابق زیادہ تر پاکستانی اور سعودی مسافر سوار تھے۔ اس فلائٹ پر 82 افراد کراچی سے سوار ہوئے تھے۔ جبکہ 32 ایرانی حجاج کرام ریاض ایئر پورٹ سے اس جہاز پر سوار ہوئے تھے۔ ایک سعودی سفارت کار کے مطابق پاکستانی، سعودی اور ایرانی مسافروں کے علاوہ اس پرواز میں 4 کورین، تین برطانوی، دو تھائی، ایک فن لینڈ کا باشندہ اور ایک آئرش مین بھی سوار تھے۔ اس طیارے کے عملے میں چھ فلپائنی خواتین تین پاکستانی خواتین اور ایک برطانوی ایئر ہوسٹس کے علاوہ پائلٹ اور کو پائلٹ سعودی باشندے تھے۔

یہ پرواز کراچی سے جدہ جا رہی تھی اس سفر کے آخری مرحلے میں اس پرواز نے GMT 18:08 پر ریاض سے جدہ جانے کے لیے ٹیک آف کیا 6 منٹ تک طیارے کے فضا میں بلند ہونے کے بعد عملے کو جہاز کے عقبی کارگو کمپارٹمنٹ سی 3 میں آگ لگنے کی اطلاع ملی۔ اگلے چار منٹ عملے نے اس اطلاع کے مصدقہ ہونے کی تصدیق کرنے میں صرف کئے فلائٹ انجینئر نے جہاز کے عقبی حصے میں دھوئیں کے پھیلنے کی بھی تصدیق کی اس پر کپتان نے جہاز کو واپس جدہ ایئر پورٹ پر لے جانے کا فیصلہ کیا اسی اثناء میں جہاز کا نمبر 2 انجن آگ کے پھیلنے سے پہنچنے والے کنٹرول کیبلز کو نقصان کی وجہ سے بند ہو گیا۔

جہاز کے کپتان نے جہاز میں ایمرجنسی کا اعلان کر دیا اور جدہ ایئر پورٹ جانے کے لئے واپس مڑا اور انتہائی محفوظ طور پر دوبارہ طیارے کو لینڈ کرنے میں کامیاب ہو گیا رن وے کو چھونے کے بعد طیارہ کپتان کے ایمرجنسی لینڈنگ کرنے کے اعلان کے باوجود ٹیکسی کرتا ہوا

رن وے سے باہر نکل گیا اور ٹیکسی وے نمبر 2 پر زمین کو ٹچ کرنے کے 40 سیکنڈ بعد آخر کار رک گیا۔ تاہم اس بات کا پتہ نہیں چل سکا کہ کپتان نے فوراً جہاز سے ایمرجنسی طور پر مسافروں کو باہر نکالنے کا حکم کیوں نہیں دیا تھا۔ جہاز کے لینڈ کرنے کے بعد جہاز کی بیرون سطح پر آگ لگی ہوئی نظر نہیں آئی مگر عقبی حصے کی کھڑکیوں سے کیبن میں بھڑکتے ہوئے شعلے ضرور نظر آرہے تھے۔ انجن بند ہونے کے 23 منٹ بعد جہاز کا دروازہ R2 باہر سے ایئرپورٹ کے آگ بجھانے والے عملے نے کھولا تو جہاز شعلوں میں گھر چکا تھا۔ اور آگ اس کے اندر ہر طرف بھڑک رہی تھی۔ جہاز میں مرنے والے کچھ لوگوں خصوصاً امریکی فلائٹ انجینئر کے پوسٹ مارٹم سے پتہ چلا کہ جہاز پر سوار تمام افراد دھوئیں سے دم گھٹ جانے کی وجہ سے ہلاک ہوئے تھے۔ یہاں تک کہ ان میں سے کوئی بھی آگ سے جھلسا ہوا نہیں ملا تھا۔ اس کا مطلب یہ لیا گیا کہ دروازہ کھولے جانے سے بہت پہلے ہی طیارے پر سوار افراد کی موت واقع ہو چکی تھی۔

جہاز لینڈ کرنے کے بعد جو آخری ریڈیائی پیغام اس طیارے سے ایئر کنٹرولر کو موصول ہوا تھا اس کے مطابق جہاز سے مسافروں کو باہر نکالنے کا عمل شروع ہونے کو تھا اس کا ایک اور ثبوت یہ ملا کہ جہاز کے تمام تر مسافر جہاز کے اگلے حصے میں مردہ پائے گئے۔

سعودی حکام کے مطابق جہاز کے پلگ ٹائپ دروازے خرابی کی وجہ سے کھولنے میں جہاز کا عملہ ناکام رہا تھا مگر یہ بات بعد ازاں غلط ثابت ہوئی کیونکہ جہاز میں ایمرجنسی میں کھولنے کی ڈیوائسز موجود تھیں۔ اور عملے میں دروازے کھولنے کی استعداد نہ رہی تھی یہ بھی کہا جاتا ہے کہ جہاز لینڈ کرتے ہوئے انتہائی دباؤ کا شکار ہو گیا تھا۔ شاید اسی وجہ سے عملے کے ارکان اپنی سیٹوں میں مردہ پائے گئے تاہم کارگو کمپارٹمنٹ سی 3 میں لگنے والی آگ کے اسباب کا پتہ بھی نہیں چل سکا اور سب سے افسوس ناک یہ کہ منزل پر پہنچ کر بھی یہ لوگ بچ نہیں سکے۔

تفتیشی رپورٹ میں بتایا گیا ہے کہ آگ کارگو کمپارٹمنٹ سی 3 میں بھڑکی تھی اور جلد ہی آگ نے اتنی شدت اختیار کر لی تھی کہ وہ مسافر کیبن کے دروازوں تک پہنچ گئی جس کی وجہ سے مسافروں کو جہاز کے ایمرجنسی طور پر لینڈ کرنے سے پہلے ہی جہاز کے اگلے حصے میں منتقل ہونا پڑا تھا۔ سعودی حکام کو بعد ازاں جہاز میں سے دو مائع گیس سے چلنے والے چولہے ملے تھے جو جہاز پر سمگل کر کے پہنچائے گئے تھے ان چولہوں کے ساتھ ہی آگ بجھانے کے آلات بھی ملے تھے۔

اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد سعودی ایئر لائنز نے ایمرجنسی حالات سے نمٹنے کے لئے اپنے جہازوں کے عملے کی بہتر تربیت کا انتظام کیا تھا۔

1980ء لاٹ فلائٹ 007

لاٹ پولش ایئر لائنز کی فلائٹ 007 میں 14 مارچ 1980ء کو میکینکل خرابی پیدا ہو جانے کی وجہ سے عملے کو لینڈنگ ساقط کر کے چکر لگانے پڑے جس میں ناکام ہو جانے کے بعد یہ طیارہ تباہ ہو گیا۔ اس پر سوار تمام مسافر اور عملے کے ارکان جو تعداد میں 87 تھے ہلاک ہو گئے۔

لاٹ LOT ایئر لائنز بحر اٹلانٹک کے پار کی پروازیں 1970ء کی دہائی میں شروع کیں تھیں جس کے لیئے اس نے اس وقت نئے متعارف کردہ جہاز JLY SHINH-62 خریدے تھے جو اسے 1971ء میں موصول ہو گئے تھے۔ اس طیارہ کا نام مشہور زمانہ پولش ماہر فلکیات کوپرنکس کے نام رکھا گیا تھا۔

اپنی اس آخری پرواز میں اس طیارے کو کیپٹن پاوُل لیوزین اور فرسٹ آفیسر ٹاڈیوسز لوچو کی اڑا رہے تھے۔ فلائٹ 007 اپنے شیڈول کے مطابق نیویارک کے کینیڈی انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے مقامی وقت کے مطابق 19:00 بجے روانہ ہونا تھی 13 مارچ 1980ء تاہم یہ پرواز ایک شدید برفانی طوفان کی وجہ سے تاخیر کا شکار ہوئی اور آخر کار 21:18 منٹ پر روانہ ہوئی۔ 9 گھنٹے کی مسلسل پرواز کے بعد یہ فلائٹ اوکیسی ایئرپورٹ 11:13 منٹ پر 14 مارچ 1980ء کو وارساء پولینڈ پہنچ گئی۔ لینڈنگ سے صرف ایک منٹ پہلے اس جہاز کے عملے نے ایئر کنٹرولر کو اطلاع دی کہ ان کے لینڈنگ گیئر کی بتی بورڈ پر روشن نہیں ہو رہی ہے اس لئے وہ کچھ دیر کے لئے ایئرپورٹ کے گرد چکر لگانے جا رہے ہیں۔ اسی اثناء میں فلائٹ انجینئر اس ٹیکنیکل خرابی کو دور کرنے کی کوشش کرے گا۔ ایئر ٹریفک کنٹرول کے ساتھ یہ اس طیارے کی آخری بات چیت تھی اس کے صرف 9 سیکنڈ بعد یہ طیارہ ایک عمودی غوطے میں پڑ گیا اور صرف 26 سیکنڈ کے بعد اس طیارے کا ایک ونگ ایک درخت سے ٹکرا گیا جس کے بعد یہ طیارہ 19 ویں صدی میں تعمیر کردہ ایک قدیم قلعہ کے باہر واقع خندق سے جو برف سے پر تھی ٹکرا گیا۔ خندق سے ٹکراتے ہوئے طیارے کی رفتار 238 میل فی گھنٹہ تھی وہ اس وقت رن وے سے صرف 950 میٹر دور تھا۔ طیارے کے تیزی سے زمین پر گرنے کے وقت کیپٹن پاوُل نے آخری کوشش یہ کی تھی کہ یہ طیارہ انسانی آبادی سے دور گرے کیونکہ اس طیارے کے گرنے کے مقام سے صرف 100 میٹر کی دوری پر ایک انسانی آبادی واقع تھی۔ خود کیپٹن پاوُل کی لاش اس طیارے سے 60 میٹر کی دوری

پر واقع ایک سٹریٹ میں پڑی ہوئی ملی جبکہ باقی لوگوں کی لاشیں طیارے کے ملبے میں پھنسی ہوئی ملیں۔

اس فلائٹ میں مشہور پولش گلوکارہ آنا جنٹر بھی سوار تھی جبکہ اور بھی کئی مشاہیر اس میں سوار تھے۔ اس طیارے یعنی کوپرنیکس وارسا ائیرپورٹ پر گر کر تباہ ہونے کے وقت اتفاق سے فضائی حادثات سے بچاؤ کی ایک کانفرنس بھی اوکیسی ایئرپورٹ وارسا پر منعقد ہو رہی تھی جو طیارے کے گرنے سے صرف ایک کلومیٹر دور ایک ہال میں انعقاد پذیر ہو رہی تھی۔ اس فلائٹ پر 42 پولش، 28 امریکی، 46 روسی اور 3 مشرقی جرمنی کے باشندے سوار تھے جبکہ عملے کے 10 ارکان سمیت ہلاک شدگان کی تعداد 87 تھی۔

حادثے کے فوراً بعد پولینڈ کی پولیس نے مقام حادثہ کو گھیرے میں لے لیا اور بہت سے تماشائیوں کو موقع سے ہٹا دیا۔ اس کے بعد طیارے کے ڈیٹا ریکارڈر اور کاک پٹ وائس ریکارڈر کی تلاش شروع ہوئی یہ دونوں حادثے کے مقام سے کچھ دور جلد ہی مل گئے مگر بدقسمتی سے آخری ریڈیائی رابطے کے صرف 9 سیکنڈ بعد ان دونوں نے کام کرنا چھوڑ دیا تھا یعنی طیارے کی تباہی سے صرف 26 منٹ پہلے۔

طیارے کے انجنوں کی تلاش میں انجن نمبر دو کی کو پریشر ڈسک حادثے کے مقام پر بہت تلاش کے بعد بھی نہ ملی یہ ڈسک حادثے کے مقام سے اڑھائی میل دور تین ٹکڑوں میں منقسم ہوئی ملی کاک پٹ میں نصب آلات میں سے انجن نمبر 2 اور نمبر 3 کے تھروٹل بالکل بند حالت میں پائے گئے۔ یعنی صرف انجن نمبر 4 چالو حالت میں تھا جب اس طیارے کے تفتیش کنندگان نے اس طیارے کو بنانے والے روسیوں سے پوچھا کہ کیا یہ طیارہ صرف ایک انجن کے بل بوتے پر واپس ایئرپورٹ پر پہنچ سکتا تھا تو روسیوں نے غیر تسلی بخش جواب دیا اور نہ ہی اس بات کا کوئی جواب مل سکا کہ ایک انجن کے کام کرتے ہوئے یہ طیارہ ایک دم کیوں عمودی غوطے کا شکار ہو گیا تھا۔

انکوائری سے پتہ چلا کہ طیارے کو کنٹرول کرنے والے کیبلز جو کٹی ہوئی حالت میں ملے وہ اس حادثے میں نہیں کٹے تھے بلکہ اس حادثے سے پہلے جب ایئر کنٹرولر نے طیارے کو لینڈنگ کی سطح سے دوبارہ بلند ہو کر چکر لگانے کی اجازت دی تھی جب طیارے کو بلند کرنے کے لیے انجنوں پر بوجھ ڈالا گیا تھا تو نمبر دو انجن کی کو پریشر ٹربائن کی ڈسک تین ٹکڑے ہو گئی تھی اس کا پہلا ٹکڑا اڑا تو طیارے کو کوئی نقصان نہیں پہنچا جبکہ ایک ٹکڑا انجن نمبر ایک سے ٹکرایا اور اسے شدید نقصان پہنچا گیا جبکہ تیسرے ٹکڑے نے جہاز کے رڈر اور ایلی ویٹر کو شدید نقصان پہنچایا تھا۔

اسی تیسرے ٹکڑے نے وائس ریکارڈر اور ڈیٹا ریکارڈر کے کیبلز بھی کاٹ دیئے تھے
اور تیسرے انجن کو بھی شدید نقصان پہنچایا تھا جس سے طیارہ پائلٹ کے کنٹرول میں نہیں رہا تھا۔
یہی وجہ تھی کہ وائس اور ڈیٹا ریکارڈر نے اس فلائٹ کے آخری لمحات کو ریکارڈ نہیں کیا تھا۔
کنٹرول کرنے والے کیبلز کے کٹ جانے کی وجہ سے یہ طیارہ عمودی غوطے میں چلا گیا
تھا ان کیبلز کے کٹ جانے کی وجہ سے طیارہ افقی طور پر متوازن نہیں رہا تھا اور اپنے ہی وزن کی
وجہ سے ناک کے بل زمین پر آ گرا تھا۔ کیپٹن پاول کے دائیں ہاتھ پر زخموں کے نشان ملے تھے
جو اس کے زندہ ہونے کے وقت لگے تھے کپتان نے طیارے کو افقی طور پر ہموار رکھنے کی کوشش
کی تھی۔ مگر اس وقت بہت دیر ہو چکی تھی۔

طیارے کے حادثے کے بعد پولش ٹیلی ویژن کے ایک پروگرام میں ایک تجربہ کار
پولش پائلٹ نے بتایا کہ امریکہ سے واپسی عموماً عین دوپہر کے وقت ہوتی تھی۔ اس وقت سورج
عین پائلٹ کی آنکھوں کو چندھیا دیتا تھا شاید اسی وجہ سے فلائٹ 007 کے عملے کو بورڈ پر روشن
لینڈنگ گیئر کی لائٹس روشن نظر نہیں آئیں تھیں کیونکہ طیارے کے ملبے سے لینڈنگ گیئر بالکل صحیح
حالت میں اور طیارے سے باہر نکلی ہوئی حالت میں دریافت ہوا تھا۔

پولینڈ کی حکومت کی طرف سے مقرر کردہ خصوصی حادثاتی کمیشن نے اپنی رپورٹ میں
بتایا تھا کہ یہ حادثہ طیارے کے انجنوں میں استعمال شدہ دھات کے ناخالص ہونے کی وجہ سے
پیش آیا تھا جس کی وجہ سے جیٹ انجن کی شافٹ اور ٹربائن کے ڈیزائن میں سقم رہ گیا تھا۔

جب پولینڈ کی حکومت نے طیارے کے ڈیزائن میں رہ جانے والے سقم کے متعلق
روسی طیارہ سازوں کو آگاہ کیا تو روسی انجینئروں نے اس سقم کی بجائے انجن کے فیل ہو جانے کو
اس طیارے کے حادثے کا شکار ہونے کی وجہ قرار دیا۔ اس طیارے میں پولش باکسروں کی ایک
ٹیم بھی امریکہ کے دورے سے واپس آ رہی تھی وہ تمام باکسرز اس فضائی حادثے کی نذر ہو گئے
تھے۔ بعد ازاں ان باکسروں کے مجسمے اس حادثے کی یادگار کے مقام پر نصب کئے گئے۔
جہاز کے کپتان اور عملے کے افراد کو ایک ملٹری قبرستان میں اعزاز کے ساتھ دفنایا گیا۔

1981ء ڈین ایئر فلائٹ 240 کا حادثہ

ڈین ایئر فلائٹ 240 کو پیش آنے والا فضائی حادثہ فضائی تاریخ کا مہلک ترین حادثہ تھا۔ یہ فلائٹ ایک SIDDELEY 5748 ٹربو پراپ طیارہ تھا جسے ڈین ایئر سروسز لمیٹڈ پہلے مرحلے میں ایک نائٹ میل فلائٹ کے طور پر لندن کے گیٹ وک ایئر پورٹ سے ایسٹ مڈلینڈ ایئر پورٹ کے لیے چلا رہی تھی اس فلائٹ کو یہ حادثہ 26 جون 1981ء نیل اسٹون نامی گاؤں کے قریب پیش آ گیا یہ گاؤں انگلستان کی کاؤنٹی لیسٹر شائر میں واقع ہے۔ یہ طیارہ کیبن کا ایک دروازہ خراب ہو جانے کی وجہ سے دباؤ کی کمی کا شکار ہو گیا تھا۔ جہاز پر سوار عملے کے تین افراد اس حادثے کی نذر ہو گئے۔

17:28 منٹ پر یہ طیارہ لندن کے گیٹ وک ایئر پورٹ سے روانہ ہوا اس نے تقریباً 18:25 پر ایسٹ مڈلینڈ پہنچ جانا تھا اس پرواز عملے میں دو پائلٹ اور ایک کیبن اٹینڈنٹ شامل تھا۔ میل فلائٹس پر ڈین ایئر دو پائلٹوں کے ساتھ ایک اٹینڈینٹ بھی ساتھ رکھتی تھی جو پوسٹل اسسٹنٹ کے طور پر کام کرتا تھا۔ جب یہ جہاز اپنی منزل مقصود پر لینڈ کرنے کے لیے نیچے کی طرف آنے لگا تو فلائٹ اٹینڈنٹ نے پائلٹوں کو بتایا کہ جہاز کے کیبن کا ایک دروازہ مقفل نہ ہونے کا اشارہ دے رہا ہے۔ اس کے فوراً بعد دائیں طرف کا عقبی دروازہ کار گو ڈور اچانک کھل گیا اور الگ ہو کر جہاز کی دم والے حصہ سے ٹکرا گیا۔ جہاز کے فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر سے اس بات کی شہادت ملی کہ دروازہ کا قفل خراب ہونے کی وجہ سے یہ طیارہ کیبن میں دباؤ کی کمی کا شکار ہو گیا تھا۔

دروازے کے جہاز سے الگ ہونے کے ساتھ ہی جہاز پر کنٹرول نہ رہا اور یہ طیارہ ناک کے بل زمین کی طرف آنے لگا اور کئی جھٹکوں کا شکار ہو گیا۔ طیارے میں دباؤ کی کمی پیدا ہو جانے کے بعد کیپٹن نے کو پائلٹ کو MAYDAY کا ریڈیائی پیغام نشر کرنے کا کہا تھا اور ایئر کنٹرولر سے ایک ایمرجنسی لینڈنگ کی درخواست کی تھی اور بتایا تھا کہ عقبی دروازہ الگ ہو جانے کی وجہ سے جہاز بے قابو ہو چکا ہے۔

ایئر کنٹرولر نے یہ پیغام ملنے کے بعد ریڈار کی سکرین پر دیکھا کہ فلائٹ 240 بتائے گئے لینڈنگ کے مقام کی طرف بڑھنے کی بجائے اچانک دائیں طرف مڑ گئی اس نے فلائٹ 240 کے عملے سے رابطے کرنے کی کوشش کی جو بے سود ثابت ہوئی۔ MAYDAY کا پیغام نشر کرنے

کے صرف تین منٹ بعد یہ جہاز گر کر تباہ ہو گیا تھا۔

زمین پر موجود کئی چشم دید گواہوں نے فلائٹ 240 کے آخری لمحات کو اپنی آنکھوں سے دیکھا تھا۔ ان کے مطابق یہ طیارہ تیزی سے زمین کی طرف آ رہا تھا۔ اور فضا میں اسے جھٹکے لگ رہے تھے۔ پھر اس کے دونوں ونگ اس طیارے سے علیحدہ ہو کر گر پڑے اور طیارے کے دیگر حصے بھی اس سے الگ ہو گئے۔ اس طیارے کا ملبہ تقریباً نصف میل کے ایریا میں گاؤں نیل اسٹون کے شمال مشرق میں کھیتوں میں بکھرا ہوا ملا تھا۔

اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ میں بتایا گیا کہ یہ حادثہ کارگو ڈور کے جہاز سے علیحدہ ہو کر اس طیارے کی دائیں ٹیل پلین سے ٹکرا جانے کی وجہ سے رونما ہوا تھا۔ یہ دراوزہ پرواز کے دوران کھل کر جہاز سے علیحدہ ہو گیا تھا۔ جس سے جہاز کے کنٹرول سسٹم نے کام کرنا چھوڑ دیا اور یہ جہاز پائلٹ کے کنٹرول میں نہ رہا۔ اس کے بعد یہ طیارہ پرواز کے دوران اسٹرکچر فیلیئر کا شکار ہو گیا جس سے اس کے دونوں ونگ اور دم الگ ہو کر گر پڑے اور یہ جہاز ایک پتھر کے گولے کی طرح تیزی سے زمین پر آ گرا اور تباہ ہو گیا۔

1981ء پی آئی اے کے طیارے کا اغوا

2مارچ 1981ء کو پی۔آئی۔اے کا بوئنگ طیارہ Pk326 کراچی ایئر پورٹ سے پشاور جارہا تھا اس میں عملے کے ارکان سمیت 148 افراد سوار تھے جب یہ طیارہ میانوالی کی فضاؤں میں پہنچا تو اچانک مسافروں کے کیبن سے ایک مسلح شخص اٹھا اور طیارے کے کاک پٹ میں داخل ہو گیا اور طیارے کے کیپٹن پر پستول تان کر اس مسلح شخص نے حکم دیا کہ وہ طیارے کو پشاور کی بجائے کابل کی طرف موڑ دے کپتان اس مسلح شخص کا یہ حکم آتشیں اسلحہ کی طیارے میں موجودگی کی وجہ سے ماننے پر مجبور ہو گیا۔ پھر شام 4بج کر 57منٹ پر یہ طیارہ کابل ایئر پورٹ پر لینڈ کر گیا۔

یہ طیارے کے اغوا کے اس بھیانک ڈرامے کا آغاز تھا جو تقریباً 324 گھنٹوں کے بعد (یا تقریباً 13دن بعد) 15مارچ 1981ء کو اختتام کو پہنچا۔ 324 گھنٹے کا یہ کربناک عرصہ پاکستان کی فضائی تاریخ میں شدید اضطراب، کشمکش اور گومگو کی کیفیت کا شکار رہنے کا دوسرا نام ہے۔ پوری قوم اور پورا ملک اس اذیت کا شکار رہا اور بے یقینی کی کیفیت میں مبتلا ہو گیا ہر وقت یہ دھڑکا لگا رہتا تھا کہ اگلے ہی لمحے شاید کیا سے کیا ہو جائے اور مغویہ افراد کی زندگیاں بچیں نہ بچیں اغوا کنندگان کی ٹیم تین پاکستانی فضائی دہشت گردوں پر مشتمل تھی جن کے نام سلام اللہ ٹیپو عرف عالمگیر، ناصر جمال اور ارشد علی تھے اغوا کنندگان نے کابل پہنچ کر اعلان کیا کہ ان کا تعلق الذوالفقار تنظیم سے ہے جو شاہنواز بھٹو اور مرتضیٰ بھٹو کی قائم کردہ پیپلز لبریشن آرمی کی ایک ذیلی تنظیم ہے اس کے سربراہ جناب مرتضیٰ بھٹو ہیں۔ ابتداء میں اغوا کنندگان نے مطالبہ کیا کہ ان کے پانچ ساتھیوں کو رہا کیا جائے جو کراچی یونیورسٹی میں ایک طالب علم حافظ محمد اسلم کے قتل کے الزام میں پولیس کی تحویل میں ہیں حکومت پاکستان نے اغوا کنندگان کا یہ مطالبہ ماننے سے انکار کر دیا حکومت کے انکار پر اغوا کنندگان مشتعل ہو گئے اس سے پہلے وہ خواتین، بچوں اور بیمار مسافروں کو رہا کر چکے تھے۔ مگر اب اشتعال میں آ کر انہوں نے 6مارچ 1981ء کو جہاز پر سوار ایک فوجی افسر میجر طارق رحیم کو قتل کر کے اس کی لاش کو طیارے سے باہر پھینک دیا۔ اب تک کابل کے حکام اغوا کنندگان کی ہر ممکن مدد کر رہے تھے مگر ایک انسانی جان کے زیاں کے بعد کابل پر عالمی سفارتی دباؤ بڑھ گیا چنانچہ 8مارچ کو اغوا کنندگان طیارے میں ایندھن بھروا کر ایک بار پھر محو

پرواز ہو گئے ان کی اگلی منزل دمشق ایئر پورٹ تھی دمشق پہنچ کر اغوا کنندگان نے اپنے رویہ میں مزید سختی پیدا کرلی۔اب وہ اپنے پانچ ساتھیوں کی بجائے 54افراد کی رہائی کا مطالبہ کرنے لگے۔ ان 54افراد کا تعلق مبینہ طور پر پاکستان پیپلز پارٹی سے تھا جنہیں ضیاء حکومت نے گرفتار کرکے پاکستان کی مختلف جیلوں میں رکھا ہوا تھا اور وہ قیدوبند کی صعوبتوں سے گزر رہے تھے۔اغوا کا ڈرامہ جیسے جیسے آگے بڑھا پاکستان کی عوام کی تشویش میں اضافہ ہوتا گیا اور عوامی دباؤ کے پیش نظر پاکستان کی فوجی حکومت اغوا کنندگان کے مطالبات ماننے پہ مجبور ہوگئی۔ پاکستان کے صدر ضیاءالحق نے اغوا کنندگان کے مطلوبہ 54افراد کو اپنی ایک تقریر میں ''گندے انڈے'' قرار دیا اور پھر انہیں رہا کرکے شام کے شہر حلب پہنچا دیا گیا شام کی حکومت نے ان پاکستانیوں کو سیاسی پناہ دیدی ادھر اغوا کنندگان نے بھی اپنے مطالبات پورے ہوجانے پر یرغمالی مسافروں کو رہا کردیا اور یوں فضائی قزاقی کی یہ طویل اور دردناک داستان یا واردات اپنے انجام کو پہنچی۔

1981ء ان ایکس آڈریا فلائٹ 1308۔۔۔۔

ٹوٹی کہاں کمند۔۔۔

ان ایکس آڈریا ایویو پرومٹ فلائٹ 1308 ایک یوگوسلاوین چارٹرڈ فلائٹ تھی جو کارسیکاز ماؤنٹ سینٹ پیٹرو پر گر کر یکم دسمبر 1981ء کو تباہ ہوگئی اور اس پر سوار تمام 180 افراد ہلاک ہوگئے تھے جو جہاز اس حادثے میں تباہ ہوا تھا وہ میکڈونل ڈگلس MD 81 تھا۔ یہ MD-80 طیارے کا پہلا حادثہ تھا جو دنیا میں رونما ہوا۔ یکم دسمبر 1981ء کو میکڈونل ڈوگلس MD81 طیارے نے برنک ایئر پورٹ سلونیا' یوگوسلاویہ سے کارسیکا کے دارالحکومت اجیکیو جانے کے لیے ٹیک آف کیا یہ ایک چارٹرڈ فلائٹ تھی اور اس پر 173 سیاح ایک دن کی سیاحت پر کارسیکا جا رہے تھے۔ جب یہ پرواز اجیکو کے کیمپوڈیل اور وا ایئر پورٹ کے قریب پہنچی وا سے اس ایئر پورٹ پر اترنے کے لیئے فضا میں چکر لگا کر انتظار کرنا پڑا۔ جہاز میں اس وقت ایک پرسکون ماحول تھا کسی ذی روح کو شائبہ تک نہیں تھا کہ اگلے ہی لمحے کیا ہونے والا ہے اس کی بجائے ہر شخص کارسیکا میں اپنی چھٹی گزارنے کا پروگرام بنا رہا تھا۔ ایک آدھ موقع پر تو کو پائلٹ نے اپنے کم سن بیٹے کو کاک پٹ میں آنے کی اجازت بھی دی۔

اسی ہولڈنگ کے دوران ایئر کنٹرولر نے طیارے کو کم از کم ہولڈنگ کی بلندی 6800 فٹ تک نیچے آجانے کی اجازت دی اس وقت کارسیکا میں موسم سخت خراب تھا اور حد نظر زیرو تک پہنچ چکی تھی جہاز دھند میں کاک پٹ سے سامنے دکھائی دیئے بغیر نیچے اترنے لگا۔ جیسے ہی یہ جہاز نیچے آنے لگا اس طیارے کا GROUND PROXIMITY الارم بجنے لگا جس کی وجہ سے عملے کو انجن تھرسٹ بڑھانا پڑا۔ عملے کی جہاز کو دوبارہ بلندی پر لے جانے کی یہ کوشش ناکام رہی اور اسی اثناء میں جہاز کا ایک ونگ کوہ سینٹ پیٹرو کی چوٹی سے ٹکرا کر۔ جہاز سے علیحدہ ہوگیا۔ ونگ ٹوٹ کر الگ ہونے کے بعد جہاز بے قابو ہو کر غوطہ کھا گیا۔ اور انتہائی شدت سے پہاڑ کی دوسری سائیڈ سے ٹکرا گیا۔ چشم زدن میں طیارے پر سوار تمام مسافر موت کی آغوش میں چلے گئے۔ یہ حادثہ صبح 8 بجے پیش آیا تھا۔ تاہم امدادی کارروائیوں میں تاخیر اس وجہ سے ہوئی کہ ایئر کنٹرول نے غلطی سے یہ سمجھ لیا تھا کہ یہ پرواز سمندر میں گر کر تباہ ہوئی ہے بعد میں تفتیشی رپورٹ میں بتایا گیا کہ ایئر

کنٹرول کے نزدیک یہ پرواز ہولڈنگ پیٹرن سے باہر نکل گئی تھی جس کی وجہ سے وہ سمندر پر پرواز کر رہی تھی جبکہ حقیقتاً وہ ایئر کنٹرولر کے بتائے گئے ہولڈنگ پیٹرن پر جزیرے پر پرواز کر رہی تھی اور 15 میل اندرون کارسیکا کے پہاڑوں پر پرواز کناں تھی اسی وجہ سے ایئر کنٹرول کی نیچے اتر آنے کی ہدایت پر اس جہاز کے عملے کو حیرت ہوئی تھی یہ ہدایات کئی مرتبہ دہرائی گئیں جبکہ جہاز ہولڈنگ پیٹرون پر پرواز کر رہا تھا یہ ان ایکس آڈریا ایئر لائنز کی کارسیکا کے لیے پہلی پرواز تھی اس لیے جہاز کا عملہ اس جزیرے کے زمینی خدوخال سے ناآشنا تھا اس پر ایئر کنٹرول نے اسے ہولڈنگ پیٹرن پر پرواز کرنے کے دوران ہی نیچے آنے کا کہا۔ اس کے علاوہ ایک اور فیکٹ یہ تھا کہ کارسیکا ایئر کنٹرول کی زبان پائلٹ کے سمجھ میں نہیں آتی تھی۔ ایئر کنٹرولر کو اس کی سزا یہ دی گئی کہ اس کا تبادلہ فرانس کے کسی ایئر پورٹ پر کر دیا گیا۔

یہ بات بھی حیرت انگیز تھی کہ اجیکیو ایئر پورٹ پر کوئی گراؤنڈ ریڈار نہیں نصب تھا اس حادثے کے نتیجے میں اس ایئر پورٹ پر یہ آلات نصب کر دیئے گئے۔

چونکہ یہ جہاز پہاڑوں کی بلندیوں پر گر کر تباہ ہوا تھا اس لیے اس کا کچھ ملبہ اور انسانی لاشیں اس مقام سے حادثے کے بعد 1981ء میں اٹھا کر نیچے لائیں گئیں تھیں تاہم 2007ء میں پوپ ٹی وی سلووینیا نے اس حادثے پر ایک رپورٹ پیش کی جس میں دکھایا گیا کہ حادثے کے مقام پر 26 سال گزرنے کے باوجود جہاز کے کئی حصے بکھرے پڑے ہوئے ہیں۔ جس پر جمہوریہ سلووینیا اور آڈریا ایئر ویز نے ایک مشترکہ پروگرام ترتیب دیا جس میں ایک ٹیم پہاڑ پر بھیجی گئی یہ ٹیم ساٹھ فوجی کوہ پیماؤں اور دیگر افراد پر مشتمل تھی۔ اس ٹیم نے تقریباً 27 ٹن جہاز کا ملبہ مئی 2008ء میں پہاڑ سے نیچے پہنچایا۔ جہاز کے بعض ٹکڑے اتنے بڑے تھے کہ انہیں کاٹ کر نیچے لایا گیا۔ اس کے علاوہ کئی انسانی لاشوں کے اجزا بھی برف میں دبے ہوئے ملے انہیں پوری تکریم کے ساتھ دفنایا گیا۔

1982ء دریائے پوٹو میک کے پل پر تباہی

ایئر فلوریڈا کی پرواز 90 امریکہ کی ایک ڈومیسٹک پرواز تھی۔ جو واشنگٹن نیشنل ایئر پورٹ سے ہالی ووڈ انٹر نیشنل ایئر پورٹ فورٹ لاؤڈرڈیل فلوریڈا جارہی تھی اسکا راستے میں سٹاپ ٹیمپا ایئر پورٹ فلوریڈا پر تھا۔ 13 جنوری 1981ء کو یہ پرواز جو ایک بوئنگ 200-737 طیارہ تھا۔ واشنگٹن شہر میں 14 سٹریٹ میں واقع دریائے پوٹو میک کے ایک پل پر گر کر تباہ ہو گیا۔ اس جہاز پر 74 مسافر اور 5 عملے کے ارکان سوار تھے۔ جن میں سے 4 مسافر اور ایک فلائٹ اٹینڈنٹ زندہ بچے جبکہ پل پر سے گزرنے والی موٹر کاروں پر سوار 4 افراد زمین پر مارے گئے۔

یہ جہاز 14 اسٹریٹ برج سے ٹکرایا یہ پل واشنگٹن اور آرلنگٹن کاؤنٹی کے لیے جانے اور آنے کے راستے میں واقع ہے۔ اس پل پر سے گزرتی ہوئی سات گاڑیاں بھی اس حادثے میں تباہ ہو گئیں اور 97 فٹ ریل کی پٹڑی تباہ ہو گئی یہ حادثہ امریکی صدر کی رہائش گاہ وائٹ ہاؤس سے صرف دو میل کی دوری پر رونما ہوا تھا۔

اس حادثے میں 78 افراد ہلاک ہو گئے جن میں چار موٹر کار والے بھی شامل تھے۔ اس حادثے میں زندہ بچنے والے افراد کو اس دریا کے یخ بستہ پانی سے واشنگٹن کے شہریوں نے نکالا۔ صدر ریگن نے چند دن بعد کی گئی اپنی ایک تقریر میں شہریوں کے اس اقدام کو سراہا تھا۔ دی نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی بورڈ NTSB نے اس حادثے کا سبب پائلٹ کی غلطی کو قرار دیا تھا۔ واشنگٹن کے انتہائی سرد موسم میں پرواز کرتے ہوئے یہ پائلٹ انجنوں کے اندرون برف سے بچانے والے سسٹم کا سوئچ اون کرنا بھول گیا تھا ایک برفانی طوفان میں ٹیک آف کرنے سے پہلے ہی اس نے غلطی سے جہاز کے بیک تھرسٹ سسٹم کو چالو کر دیا تھا۔ ٹیکسی کرتے ہوئے پائلٹ کو جہاز کے پاور سسٹم میں خرابی پیدا ہو جانے کا علم ہو گیا تھا مگر وہ ٹیک آف کو منسوخ نہ کر سکا اس کے علاوہ اسی دوران اسے جہاز کے دونوں ونگوں پر جمنے والی برف بھی کاک پٹ سے نظر آ گئی تھی مگر اس نے بے احتیاطی سے کام لیتے ہوئے پرواز کرنے کا فیصلہ کیا تھا۔ 13 جنوری 1982ء کی صبح کو واشنگٹن نیشنل ایئر پورٹ واقع آرلنگٹن کاؤنٹی دریائے پوٹو میک کے پار جانے والی ایئر ٹریفک کو ایک بھاری برفانی طوفان کی آمد کی وجہ سے بند کر دیا گیا تھا۔ یہ ایئر پورٹ بعد ازاں دوپہر کے وقت مشروط طور پر کھول دیا گیا۔ اسی دوران ایئر فلوریڈا کی پرواز 90 میامی ایئر پورٹ فلوریڈا

سے صبح 11 بجے نیشنل ایئر پورٹ واشنگٹن پہنچی۔
اسی دوپہر کو اس جہاز کو واپس فلوریڈا کے شہر فورٹ لاؤڈرڈیل کے ہالی وڈ انٹرنیشنل ایئر پورٹ کے لیے روانہ ہونا تھا۔ اس پرواز کی روانگی کا شیڈولڈ ٹائم موسم کی خرابی کی وجہ سے ایک گھنٹہ اور 45 منٹ موخر کر دیا گیا اس دوران برفباری کی وجہ سے نیشنل ایئر پورٹ بندر ہا۔ پھر جیسے ہی یہ پرواز ٹیک آف کرنے کے لئے تیار ہوئی ایک برفانی طوفان نے اس علاقے کو دوبارہ گھیر لیا۔

بوئنگ 737 کو امریکن ایئر لائنز اور ایئر فلوریڈا ایک باہمی معاہدے کے مطابق برف جمنے سے بچانے کے لئے گرم پانی اور مونو پراپلین کا مکسچر استعمال کرتی تھیں اس پروسیجر سے ایئر فلوریڈا کے اس طیارے کو بھی یخ بستگی سے بچائے جانے کی کوشش کی گئی یہاں تک کہ ٹیکسی وے کے دوران جہاز کو بیک تھرسٹ بھی دیا گیا جو کہ بوئنگ کمپنی کی دی گئیں ہدایات کے مطابق ایسی صورت میں دینا ممنوع تھا۔

ہینگر سے نکلنے کے بعد جہاز کو تقریباً 48 منٹ تک ٹیکسی وے پر ٹیکسی کرنے کے لیے اپنی باری کا انتظار کرنا پڑا جس کے بعد یہ جہاز ٹیک آف کرنے کے لیئے رن وے پر پہنچا۔ اس دوران برفباری کی شدت کی وجہ سے جہاز کے دونوں ونگ برف سے لد گئے تھے تاہم کیپٹن نے دوبارہ ہینگر لوٹ کر اس برف کو جہاز کے پروں سے ہٹانے کی زحمت اس لیے گوارہ نہیں کی کیونکہ اس طرح جہاز کی شیڈولڈ پرواز مزید موخر ہو جاتی تھی۔ 3:59 پر ٹیک آف کرنے تک جہاز کے پروں پر مزید برف جم چکی تھی جہاز کا عملہ اس سے آگاہ تھا مگر محض وقت بچانے کے لیے اس نے اتنی شدید برفباری میں ٹیک آف کرنے کا فیصلہ کیا۔

اس پر مستزاد یہ کہ موسم کے اتنے شدید سرد ہو جانے اور برفباری کے شدت اختیار کر جانے کے باوجود جہاز کے عملے نے جہاز کے انجنوں کا برف پگھلانے کا سسٹم بھی چالو نہیں کیا۔ بعدازاں جہاز کے ملبے سے جہاز کے وائس ریکارڈر کے ملنے سے یہ پتہ چلا کہ کو پائلٹ یہ سمجھ رہا تھا کہ شاید پائلٹ نے جہاز کے انجنوں کی یخ بستگی دور کرنے کا سسٹم کا سوئچ آن کر دیا تھا مگر پائلٹ نے یہ سوئچ اس لیے آن نہیں کیا تھا کہ وہ اپنے طیارے کو ٹیکسی وے میں ایک ڈی سی 9 طیارے کے عقب میں رکھے ہوئے تھا کہ اس کے انجنوں کی چھوڑی ہوئی حرارت سے شاید بوئنگ کے پروں پر جمی ہوئی برف پگھل جائے گی مگر یہ اس کی غلط فہمی کا نتیجہ تھا۔ اسی وجہ سے ٹیک آف کے دوران بجائے پروں اور انجنوں پر جمی ہوئی برف پگھلنے کے یہ بڑھتی چلی گئی اس پر یہ بات بھی

اہم تھی کہ پائلٹ کو ایسے برفانی موسم میں جہاز اڑانے کا کوئی خاص تجربہ بھی نہیں تھا۔
طیارے کے انجنوں کا ڈی آئس سسٹم آن نہ کرنے کا ایسے برفانی موسم میں جو نتیجہ نکل سکتا تھا وہ ٹیک آف کے فوراً بعد ہی نکل آیا جب انجنوں کے تھرسٹ کی طاقت کو ظاہر کرنے والے آلات غلط طور پر انجنوں کی طاقت بڑھ جانے کی معلومات دینے لگے۔
رن وے پر آدھا میل کا رن مکمل کرنے کے بعد جہاز نے فضا میں بلند ہو جانا تھا مگر زندہ بچ جانے والے مسافروں کے مطابق اس جہاز کی کارکردگی رن وے پر ہی بہتر نہیں تھی۔
ایک مسافر کے مطابق اس کو ڈر تھا کہ کہیں طیارہ رن وے کے اختتام تک بھی فضا میں بلند نہیں ہو سکے گا۔

رن وے پر دوڑتے ہوئے بھی کاک پٹ سے نصب آلات صحیح طور پر کام نہیں کر رہے تھے مگر کیپٹن نے اس بروقت اطلاع کو بھی نظر انداز کر دیا تاہم فرسٹ آفیسر نے کاکپٹ پینل کے آلات کے غلط ریڈنگ ظاہر کرنے کی اطلاع پائلٹ کو دی تاہم اس وقت رن وے پر جہاز کو روکنا خطرناک تھا کیونکہ اس طیارے کے پیچھے آنے والا طیارہ صرف اڑھائی میل کے فاصلے پر تھا جو سیکنڈوں میں وہ طے کر سکتا تھا اس دوران ایئر کنٹرول سے بھی پائلٹ کی گفتگو ہوئی۔ اس دوران طیارے نے فضا میں بلند ہونے کی کوشش کی مگر اس پر نصب خطرے کا الارم مسلسل جہاز کے انجنوں کے جام ہو جانے کی دھمکی دے رہا تھا پھر 16:01 منٹ پر مقامی وقت کے مطابق جہاز کے گرنے سے پیدا ہونے والے دھماکے کی آواز سنائی دی۔

طیارے کے انجن برف کی وجہ سے صحیح طور پر کام نہیں کر رہے تھے وہ صرف 352 فٹ کی بلندی تک پہنچ سکا تھا اور اس کے بعد گرنے لگا تھا بعد ازاں فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر سے پتہ چلا کہ یہ طیارہ صرف 30 سیکنڈ کے لئے فضا میں بلند ہوا تھا۔ پھر 4:01 منٹ پر یہ 14 سٹریٹ کے دریائے پوٹامیک کے پل پر گر کر تباہ ہو گیا یہ پل رن وے سے صرف 0.75 ناٹیکل میل یا 1390 میٹر کے فاصلے پر تھا۔ پل پر گرتے ہوئے یہ طیارہ پل پر رواں 6 کاروں اور ایک ٹرک سے ٹکرایا اور 97 فٹ پل کے جنگلے اور 41 فٹ پل کی دیوار کو گراتے ہوئے طیارے کے تباہ شدہ حصے دریائے پوٹامیک کے یخ بستہ پانی میں جا گرے۔ اگرچہ طیارے کے تمام حصے ہی پانی میں ڈوب گئے مگر سب سے پہلے طیارے کی دم والا حصہ پانی میں ڈوبا۔

طیارے کی دم والے حصے سے اس حادثے میں زندہ بچ جانے والے 5 افراد بشمول فلائٹ اٹینڈنٹ کے چمٹے ہوئے پائے گئے۔ انہیں جہاز سے صرف ایک پانی پر تیرنے والی ڈیوائس مل سکی تھی۔ جلد ہی یونائیٹڈ ریسٹ پارک پولیس کا ہیلی کاپٹران لوگوں کی مدد کے لیے موقع پر پہنچ گیا۔ اس کے علاوہ طیارہ گرنے کی اطلاع ملتے ہی بہت سے شہری بھی زندہ بچ جانے والے افراد کی مدد کرنے کے لئے موقع پر پہنچ گئے تھے۔

1982ء اور چاروں انجن فیل ہو گئے

24 جون 1982ء کو برٹش ایئرویز کی فلائٹ 009 لندن سے آکلینڈ نیوزی لینڈ جا رہی تھی اسکے راستے میں سٹاپ بمبئی، مدارس، کوالالمپور، پرتھ اور ملبورن میں تھے جب یہ 747 جیٹ بوئنگ طیارہ 7 میل کی بلندی پر انڈونیشیا کے جزیرے جاوا پر پرواز کر رہا تھا تو اس میں 247 مسافر اور عملے کے 15 ارکان سوار تھے۔ صرف تین گھنٹے کی پرواز کے بعد اس طیارے نے پرتھ آسٹریلیا میں سٹاپ کرنا تھا۔ مسافروں کو ڈنر پیش کرنے کے بعد جب عملے کے ارکان فلم دکھانے کے لئے جہاز کے کیبن میں اسکرین نصب کر رہے تھے۔ اس جہاز کا پائلٹ کچھ دیر ستانے کے لئے کاک پٹ کے باہر تھا جبکہ کو پائلٹ اس پرواز کی نگرانی میں مصروف تھا۔ پونے ایک بجے شب اچانک رات کے اندھیرے میں کو پائلٹ گریوز نے طیارے کی ونڈ اسکرین اور طیارے کے دونوں طرف نصب انجنوں پر STATIC ELECTRIC کی بے شمار سبز رنگ کی چنگاریاں ناچتی ہوئی دیکھیں اسی اثنا میں جہاز کا کپتان ایرک موڈی بھی واپس کاک پٹ میں پہنچ گیا۔ کپتان نے 17 سال میں جب سے وہ جہاز اڑا رہا تھا ایسی چنگاریوں کو جہاز کی سطح پر بھی ناچتے ہوئے نہیں دیکھا تھا۔ مسافروں کے کیبن میں اسی دوران ایک سفید دھند سے چھا گئی جہاز کے عملہ نے سوچا شاید یہ دھواں کسی مسافر کے بے احتیاطی سے جلتا ہوا سگریٹ جہاز کے فرش پر گرایا ہے عملے نے تمام سیٹوں کی تلاشی لی مگر کوئی جلتی ہوئی چیز کیبن سے نہ ملی اس دوران کیبن میں یہ سفید دھند دھواں خاصا گہرا ہوا چکا تھا کیپٹن کو کیبن میں پھیلے اس دھوئیں کے بارے میں بتایا گیا ابھی کیپٹن ان دونوں چیزوں کے بارے میں سوچ ہی رہا تھا کہ اچانک جہاز کے نمبر 4 انجن نے کام کرنا چھوڑ دیا۔ اس کے تین چار سیکنڈ بعد نمبر 2 اور 3 انجن بھی بند ہو گئے پھر کیپٹن کی تشویش بڑھانے کے لئے نمبر 1 انجن بھی بند ہو گیا۔ اس پر کیپٹن نے اپنے نائب کو MAYDAY کا پیغام نشر کرنے کا حکم دیا۔ کو پائلٹ نے خطرے کا یہ سگنل نشر کرنے کیساتھ ساتھ نزدیکی ایئر کنٹرولر کو پیغام دیا کہ ان کے طیارے کے چاروں انجن فیل ہو چکے ہیں اس کے ساتھ ہی کیپٹن نے جہاز کا رخ جکارتہ ایئر پورٹ کی طرف کر دیا۔ اس وقت وہ 37000 فٹ کی بلندی پر تھے کیپٹن نے 120 میل دور اس ایئر پورٹ کی طرف جہاز کو گلائیڈ کرنا شروع کر دیا تھا۔

کیپٹن جہاز کے چاروں انجنوں کے اچانک اس طرح فیل ہو جانے پر غور کرنے لگا۔ انجن پرواز کے دوران صرف اس وقت بند ہوتے ہیں جب انجن کے گرد برف جم جائے اور ہوا کے اندر جانے کا راستہ بند کر دے یا پھر ایندھن ختم ہو جانے یا ایندھن سسٹم میں کوئی خرابی رونما ہو جانے کی بنا پر ایسا ہوتا ہے۔ مگر یہ جہاز نہ تو برف جمنے کا شکار ہوا تھا اور نہ ہی اس میں ایندھن ختم ہوا تھا۔

جہاز اب گلائیڈ کرتا ہوا 37000 سے 27000 فٹ کی بلندی پر آ گیا تھا۔ اسی اثنا میں کیپٹن نے انجنوں کو دوبارہ اسٹارٹ کرنے کی کئی بار کوشش کی مگر ناکام رہی۔

انجنوں کے بند ہو جانے کی وجہ سے جہاز کا ایئر پریشر سسٹم بھی متاثر ہونے لگا تھا۔ اس لیے مسافروں کو اور عملے کے تمام ارکان کو آکسیجن ماسک پہننے کو کہا گیا۔ کو پائلٹ گریوز نے آکسیجن ماسک پہن کر محسوس کیا جیسے اس کا ماسک صحیح طور پر کام نہیں کر رہا ہے۔

گلائیڈنگ کا اصول یہ ہے کہ جہاز جتنی بلندی پر ہو گا گلائیڈنگ میں وہ اس بلندی سے سولہ گنا زیادہ فاصلہ طے کرتا ہے۔ بلندی جتنی کم ہوتی جائے گی جہاز اسی تناسب سے کم فاصلہ طے کرے گا۔ اگرچہ اس صورت حال میں جہاز کو کم بلندی پر لانا نقصان دہ تھا تاہم آکسیجن کے بغیر چونکہ لوگوں کے بے ہوش ہو جانے کا خطرہ تھا اس لئے کپتان نے جہاز کو 8000 فٹ فی منٹ کے حساب سے نیچے لانا شروع کر دیا۔ اس تیز رفتاری سے نیچے آنے کی وجہ سے 290 ٹن وزنی جمبو جیٹ اس حساب سے تھرتھرایا کہ مسافروں نے سمجھا کہ شاید جہاز ٹوٹ کر فضا ہی میں بکھرنے والا ہے۔ جب طیارہ 20 ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچا تو گریوز کے ماسک نے خود بخود کام کرنا شروع کر دیا۔ ادھر کپتان نے جہاز کو دوبارہ گلائیڈنگ پر لگا دیا۔ نیچے کیبن میں مسافر بھی آکسیجن ماسک استعمال کر رہے تھے۔

اب جکارتہ ایئر پورٹ صرف 80 میل کی دوری پر تھا مگر وہاں تک پہنچنے کے لئے دس ہزار فٹ بلند کوہستانی سلسلے کو عبور کرنا ضروری تھا۔ جہاز کے کم بلندی پر ہونے کی وجہ سے یہ سلسلہ کوہ عبور کرنا ایک مشکل کام تھا۔ کپتان موڈی نے انجنوں کے اسٹارٹ کرنے کی ایک بار پھر کوشش کی اس کا خیال تھا کہ اگر انجن اس مرتبہ بھی اسٹارٹ نہ ہوئے تو وہ سطح سمندر پر لینڈ کرنے والا پہلا کپتان بن جائے گا۔

جب جہاز صرف 15000 فٹ کی بلندی پر آ گیا تو کپتان نے بڑے پیار سے

مسافروں کو اطلاع دی ہم ایک چھوٹی سی شکل میں پھنس گئے ہیں کہ ہمارے طیارے کے چاروں انجن بند ہو چکے ہیں۔ ہم ان کو دوبارہ اسٹارٹ کرنے کی کوشش کر رہے ہیں۔ مجھے امید ہے کہ آپ لوگ اس خبر سے کچھ زیادہ پریشان نہیں ہونگے۔ اس اعلان کے ساتھ ہی عملے کے ارکان جہاز سے اترنے کے ہنگامی دروازوں کے پاس چلے گئے اور مسافروں کو حفاظتی جیکٹیں پہننے کے طریقے سمجھانے لگے۔ 13000 ہزار فٹ کی بلندی پر پہنچنے کے بعد کپتان نے دیکھا کہ طیارے کی ونڈ اسکرین اور دونوں ونگوں پر ناچنے والی سبز چنگاریاں اچانک غائب ہو گئیں مگر انجن ابھی تک خاموش تھے۔ کپتان نے سوچا کہ اگر اگلے چھ منٹ اسی کیفیت میں گزر گئے تو پھر ہم سب کا خدا حافظ ہے۔

کاک پٹ میں کپتان کے تمام نائبین جہاز کے انجنوں کو ری سٹارٹ کرنے میں مصروف تھے جہاز کو ہوا کے دوش پر گلائیڈ کرتے ہوئے 13 منٹ گزر چکے تھے۔ انجنوں کو ری سٹارٹ کرنے کی ایک آخری کوشش کی گئ تو کپتان کی حیرت کی انتہا نہ رہی جب اس نے کاک پٹ میں نصب شدہ میٹروں کی سوئیوں کو متحرک ہوتے دیکھا پھر ایک گرجدار آواز کے ساتھ انجن نمبر 4 اسٹارٹ ہو گیا۔ اس کے ٹھیک صرف 30 سیکنڈ بعد انجن نمبر 3 بھی زندہ ہو گیا۔ مزید کچھ لمحوں کے بعد نمبر 1 اور نمبر 2 انجن بھی متحرک ہو گئے۔

جہاز کے مسافروں اور خود عملے کے اراکین نے ان انجنوں کے دوبارہ کام کرنے کی آواز جیسی خوشگوار آواز اپنی زندگی میں کبھی نہیں سنی تھی کہ یہ آواز ان سب کے لیے پیغام زندگی کی حیثیت رکھتی تھی۔ کپتان نے سجدہ شکر ادا کیا اور جکارتہ پہنچنے کے لیے جہاز کو بلند کرنا شروع کر دیا۔ جیسے ہی جہاز بلندی پر پہنچا وہ سبز نیلگوں چنگاریاں ایک بار پھر نمودار ہو گئیں اور انجن نمبر 2 نے کھانسنا شروع کر دیا کپتان نے اس انجن کو بند کر دیا اور جکارتہ کی طرف سفر جاری رکھا۔ بلند پہاڑی سلسلے کو عبور کرنے کے بعد اس نے جہاز کو صرف 2000 کی بلندی پر لا کر جکارتہ ایئر پورٹ کے رن وے کی سمت میں مزید نیچے آنا شروع کر دیا۔ رن وے کی روشنیوں میں پہنچ کر عملے نے دیکھا کہ جہاز کی ونڈ اسکرین سے باہر کچھ بھی نظر نہیں آ رہا اور ایسا محسوس ہوتا ہے کہ جیسے کسی نے ونڈ اسکرین میں سوکھا ہوا کیچڑ مل دیا۔ اتفاق سے اس رات جکارتہ ایئر پورٹ کا آئی ایل ایس سسٹم بھی کام نہیں کر رہا تھا کہ جس کی مدد سے وہ اسکرین سے باہر دیکھے بغیر ہی رن وے پر اپنا جہاز لینڈ کر سکتا۔ اس صورت حال سے نمٹنے کے لئے کپتان نے ایک اور امدادی سسٹم، ریڈیو بیکن سسٹم کو

استعمال کرتے ہوئے لینڈ کرنے کا فیصلہ کیا۔ ریڈیو بیکن سسٹم کی مدد سے جہاز کا فاصلہ رن وے کے شروع میں لگی ہوئی اس سسٹم کی بیکن کی مدد سے ناپا جاتا ہے اس سسٹم کی مدد سے کپتان نے اندازہ لگایا کہ جہاز کو رن وے پر خیریت سے لینڈ کرنے کے لیے 300 فٹ فی سیکنڈ نیچے آنا چاہیے۔ نائب کپتان نے کپتان کی مدد کی اور اسے بتانا شروع کیا کہ ہم اب رن وے سے چھ میل کی دوری پر ہیں اب ہمیں 1800 فٹ کی بلندی پر ہونا چاہیے۔ پھر کپتان نے ونڈ اسکرین کے نیم شفاف شیشوں سے دیکھا کہ رن وے لائٹس جہاز کے قریب آ رہی ہیں۔ پھر 160 میل کی رفتار سے جہاز نے رن وے کو چھوا اور کپتان انتہائی کامیابی کے ساتھ جکارتہ ایئرپورٹ پر لینڈ کرنے میں کامیاب ہو گیا۔

جہاز کے لینڈ ہوتے ہی پہلے ایک مسافر نے خوشی سے تالیاں بجائیں پھر سب اس کے ساتھ اس خوشی میں شریک ہو گئے۔

جب جہاز کا معائنہ کیا گیا تو پتہ چلا کہ انجنوں کے ٹربائن بلیڈوں سے کوئی سیاہ مواد چپکا ہوا ہے اور جہاز کے دونوں ونگوں کا پینٹ بھی اس طرح اترا ہوا تھا جیسے کسی نے انتہائی صفائی کے ساتھ ریگ مال کے ساتھ صاف کیا ہو جہاز کی ونڈ اسکرین بھی اسی کالے مواد کے چپکنے سے بلائنڈ ہو چکی تھی۔

مزید تفتیش کرنے سے پتہ چلا کہ جزائر انڈونیشیا میں واقع ایک کالونگ گنڈک نامی ایک آتش فشاں (جو اس جہاز کے راستہ میں پڑتا تھا کے) پھٹنے سے آتش فشاں راکھ کے بادل فضا میں کئی ہزار فٹ کی بلندی تک پھیل گئے تھے۔ اسی راکھ کے بادلوں نے جہاز کے انجنوں کو بند کر دیا تھا اور انجنوں میں راکھ پھنس گئی راکھ کے ذرات ونڈ اسکرین اور ونگوں کے ٹکرانے سے سٹیٹک بجلی پیدا ہوئی تھی اور سبز روشنی کی چنگاریاں اندھیرے میں ونڈ اسکرین سے باہر دکھائی دیتی تھیں۔ آتش فشاں راکھ کے انہیں ذرات نے ونڈ اسکرین کو سیاہ کر دیا تھا۔

جب جہاز بلندی پر تھا تو راکھ کے انہیں ذرات کے انجنوں میں گھس جانے کی وجہ سے انجن بند ہو گئے تھے جبکہ نیچے آنے پر راکھ کم ہوئی اور صاف ہوا میسر آنے کی وجہ سے انجن دوبارہ اسٹارٹ ہو گئے تھے۔ کیپٹن موڈی کی حاضر دماغی سے 262 افراد کی جان بچ گئی تھی۔ کیپٹن کے اس شاندار کارنامے سے پوری دنیا سے نہ صرف تحسین و آفرین کہا گیا بلکہ اسے بہت سے اعزازات سے بھی نوازا گیا۔

1982ء طوفان میں گھر جانے کے بعد

پان ایئر فلائٹ 759 میامی فلوریڈا سے سان ڈیاگو جانے والی ایک شیڈولڈ پرواز تھی یہ اپنے اس سفر کے دوران نیواورلینز اور لاس ویگاس میں سٹاپ کرتی تھی۔ 9 جولائی 1982ء کو مقامی وقت کے مطابق 4:07 بعداز دوپہر فلائٹ 759 سات عملے کے افراد 137 مسافر اور ایک بغیر ادائیگی کے مسافر جو کاک پٹ میں عملے کے ساتھ تھا سوار تھے۔ ٹیک آف کے لیے رن وے کی طرف بڑھی یہ فلائٹ نیواورلینز انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے روانہ ہوئی۔ اس پرواز کے ٹیک آف کرنے کے وقت یہ ایئرپورٹ ایک طوفان بادوباراں کی لپیٹ میں تھا اور تیز وتند ہوائیں چل رہی تھیں۔ فلائٹ نمبر 759 ٹیک اف کرنے کے بعد ابھی صرف 150 فٹ بلند ہوئی تھی کہ نیچے آنے لگی۔ رن وے سے صرف 2376 فٹ کے فاصلے پر یہ نیچے گرتی ہوئی پرواز درختوں کی ایک لائن سے ٹکرا گئی اس وقت وہ صرف 50 فٹ کی بلندی پر تھی۔ یہ جہاز مزید 2234 فٹ تک آگے بڑھتا چلا گیا اور درختوں اور مکانوں سے ٹکرایا اور آخر ایک رہائشی علاقے میں تباہ ہو گیا اور اس جہاز کے حادثے میں جہاز پر کل 153 افراد ہلاک ہو گئے اس کے علاوہ 8 افراد زمین پر زخمی ہو گئے۔ جہاز کے ٹکرانے سے تباہ ہونے والے مکانوں میں سے ایک مکان میں ایک بچہ پنگوڑھے میں پڑا ہونے کی وجہ سے کچرے میں دب کر زندہ بچ گیا۔ چھ مکان تقریباً تباہ ہو گئے جبکہ پانچ مکانوں کو بری طرح نقصان پہنچا۔

NTSB بورڈ کی تفتیش کے مطابق یہ حادثہ جہاز کے طوفان میں گھر کر ہوا کے شدید جھکڑ سے ٹکرانے کی وجہ سے رونما ہوا تھا اس شدید ہوا کے جھکڑ سے ٹکرانے کے بعد یہ طیارہ زمین پر آ گرا اور درختوں اور مکانوں سے ٹکرا گیا۔

ایئر کینیڈا فلائٹ 797
1983ء

ایئر کینیڈا کی فلائٹ 797 ایک شیڈولڈ ٹرانس بارڈر فلائٹ تھی جو ڈلاس/فورٹ ورتھ امریکہ سے ٹورنٹو اور مانٹریال کینیڈا جاتی تھی۔ 2 جون 1983ء کو اس میں پرواز کے دوران آگ بھڑک اٹھی۔ یہ آگ اس طیارے کے ایک واش روم کے عقب میں بھڑکی تھی جس کے بعد یہ جہاز دھوئیں سے بھر گیا۔ آگ کے پھیلنے سے طیارے کی اہم ترین لیکٹرک کیبلز کو نقصان پہنچا جس کی وجہ سے کاک پٹ میں نصب بہت سے آلات نے کام چھوڑ دیا۔ طیارے کو اپنے راستے سے ہٹ کر ایک لینڈنگ فیلڈ میں لینڈ کرنے پر مجبور ہونا پڑا۔ جہاز کے لینڈ کرنے کے صرف 90 سیکنڈ بعد جب اس کے ایمرجنسی دروازے کھول دیئے گئے تو تازہ ہوا ملنے سے آگ نے جہاز کے اندرونی حصے کو ایک جہنم بنا دیا جس سے 23 افراد جہاز کے ایمرجنسی دروازوں سے نکلنے کی کوشش کرتے ہوئے مارے گئے۔ جبکہ 16 افراد زخمی ہو گئے اس جہاز میں 41 مسافر اور 5 عملے کے ارکان سوار تھے۔

2 جون 1983ء کو فلائٹ 797 نے مقامی وقت کے مطابق 16:20 پر ڈلاس فورٹ ورتھ انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا تھا۔ یہ پرواز ٹورنٹو کے راستے مانٹریال جا رہی تھی۔ پرواز کے دوران ہی اس ڈی سی 9 جہاز کے عقبی حصے کے واش روم کے اندر یا باہر کہیں آگ بھڑک اٹھی۔ دونوں پائلٹوں نے 18:51 منٹ پر ایک تڑاقہ کی آواز سنی اس وقت جہاز کے مسافروں کو ڈنر پیش کیا جا رہا تھا۔ پائلٹوں کو پتہ چلا کہ ایک واش روم کے سرکٹ بریکرز ٹرپ کر گئے ہیں تاہم یہ کوئی غیر معمولی بات نہیں تھی کیونکہ جہازوں میں واش روم کے سرکٹ بریکر اکثر ٹرپ کر جاتے ہیں کیپٹن ڈونلڈ کیمرون جو اس پرواز کا کپتان تھا سرکٹ بریکر کو کچھ دیر ٹھنڈا ہونے دیا پھر 18:59 منٹ پر انہیں دوبارہ چالو کرنے کی کوشش کی۔

تقریباً 19:00 بجے مسافروں کے کیبن میں کام کرنے والے عملے کے ارکان نے جہاز کے عقبی حصے سے ایک مضر بدبو آنے کی رپورٹ کیپٹن کو پیش کی۔ جہاز کے ایک سٹیوارڈ جوڈی ڈیوڈسن نے سراغ لگایا کہ یہ بدبو عقبی واش روم سے آ رہی ہے۔ اس نے واش روم میں جھانک کر دیکھنے کی کوشش کی تو سفید رنگ کے کثیف دھوئیں نے اس کو ایسا کرنے سے روک دیا۔ اس نے دیکھا کہ واش روم سفید رنگ کے دھوئیں سے بھر چکا ہے اور اس میں کہیں آگ لگی ہوئی

19:07 پر مسافروں کو کہیں شعلے بھڑکتے ہوئے نظر نہیں آئے۔ اس کے تین منٹ بعد مسافروں کو 19:07 پر دھوئیں کی بدبو آنے لگی۔ 19:9 منٹ پر کاک پٹ میں لگا ہوا ماسٹر بریکر الارم ٹرپ کر گیا اور جلد ہی جہاز کا الیکٹرک سسٹم فیل ہونا شروع ہو گیا۔ جس کے ساتھ ساتھ جہاز کے ایلی ویٹر ٹرم سسٹم کو بھی پاور سپلائی ملنا بند ہو گئی اور جہاز کا PA سسٹم بھی فیل ہو گیا۔ جس کی وجہ سے مسافروں کو ہدایات دینا دشوار ہو گئیں تاہم فلائٹ اٹینڈنٹس نے مسافروں کو ایمرجنسی کھلنے والے دروازوں کے قریب ایک قطار میں بیٹھنے کی ہدایات دیں۔

19:20 منٹ پر کیپٹن کیمرون نے امریکی ریاست کینٹکی کے شمال میں واقع CINCINNATI ائیر پورٹ پر ایک انتہائی دشوار کن ایمرجنسی لینڈنگ کی۔ اس کے بعد جہاز کے ونگ پر کھلنے والے ایمرجنسی دروازوں سے مسافروں کو باہر نکالنا شروع کر دیا یہ ایمرجنسی دروازے کھلنے سے جہاز کے اندرونی حصے میں لگی ہوئی آگ کو بھڑکنے کے لئے تازہ ہوا اور آکسیجن فراہم ہو گئی اور جہاز کے اندرونی حصے میں شعلے بھڑکنے لگے۔ جہاز کو لینڈ کرنے کے بعد کو پائلٹ نے ایک ایمرجنسی ونڈو سے چھلانگ لگا دی مگر کیپٹن چونکہ ایمرجنسی حالت میں جہاز کو کنٹرول کرتے ہوئے تھک کر چور ہو چکا تھا اس لئے جہاز سے نہ نکل سکا ائیر پورٹ کے آگ بجھانے والے عملے نے ایمرجنسی ونڈو سے پائلٹ کے چہرے پر پانی کی پھوار ماری تاکہ وہ ہوش میں آ سکے۔ ہوش میں آنے کے بعد پائلٹ نے ایمرجنسی ونڈو سے چھلانگ لگا کر اپنی جان بچائی کیمرون اس جہاز سے زندہ بچ نکلنے والے افراد میں آخری تھا۔ جہاز کے لینڈ کرنے کے صرف 90 سیکنڈ بعد جہاز کا اندرونی حصہ جہنم زار بن گیا اور 41 مسافروں میں سے 23 افراد اسی جہنم میں زندہ جل کر بھسم ہو گئے۔ 18 زندہ بچنے والے مسافروں میں سے تین شدید طور پر زخمی ہوئے جبکہ 13 مسافروں کو معمولی زخم آئے اور دو مسافر بالکل زخمی نہ ہوئے عملے کے پانچ ارکان میں سے کسی کو بھی زخم نہیں آئے اور وہ زخمی ہونے سے محفوظ رہے۔

جہاز کی فیوز لاج کے جل کر تباہ ہونے کے باوجود کاک پٹ میں نصب ڈیٹا ریکارڈر اور وائس ریکارڈر محفوظ رہے اور ان سے ڈیٹا صحیح طور پر وصول کر لیا گیا۔ اس سے NTSB کے تفتیش کنندگان نے جہاز پر رونما ہونے والے 8 الیکٹریکل سپارک کی آوازیں سنی جبکہ سپارک کی یہ آوازیں جہاز کے عملے کو بھی سنائی نہیں دیں تھیں اس کے علاوہ کیپٹن نے سرکٹ بریکروں کو دو مرتبہ چالو کرنے کی کوشش کی تھی وہ بھی آن ریکارڈ تھی۔ بہرحال تفتیشی رپورٹ میں طیارے میں لگنے والی اس آگ کا سبب اس طیارے کے الیکٹرک سسٹم میں خرابی بتایا گیا۔

1983ء جملی گلائیڈر

جملی گلائیڈر ایئر کینیڈا کے اس طیارے کا عرفی نام ہے جو جولائی 1983ء میں پیش آنے والے ایک فضائی حادثے میں بال بال بچ گیا تھا۔ جب جولائی 1983ء میں ایئر کینیڈا کی فلائٹ 143 جو ایک بوئنگ 23-767 طیارہ تھا اور مانٹریال سے براستہ اوٹاوہ ایڈمونٹن جا رہا تھا۔ 41000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے اچانک آدھا راستہ طے کرنے کے بعد اس کے کاک پٹ میں فیول وارننگ لائٹ روشن ہوگئی اس کے کچھ منٹ بعد جہاز کا ایک انجن کھانسا اور بند ہوگیا۔ جبکہ کپتان یہ سوچ رہا تھا کہ شاید وارننگ لائٹ میں کچھ خرابی پیدا ہوگئی ہے کیونکہ طیارے میں ایندھن تو اس کی نگرانی میں ڈالا گیا تھا۔ مگر اس کے فوراً بعد دوسرا انجن بھی کھانسا اور بند ہوگیا اب تو کپتان کے ہاتھوں کے طوطے اڑ گئے چونکہ ابھی منزل مقصود بہت دور تھی اور بغیر ایندھن کے وہاں تک پہنچنا ناممکن تھا۔

جہاز میں پرواز کے دوران جہاز کے انجنوں کے چلنے کی آواز ایک طرح سے مسافروں کے لئے زندگی کا پیغام ہوتی ہے کیونکہ انجنوں کے بند ہونے کا دوسرا مطلب موت ہے انجنوں کے چلنے کی آواز کے بند ہوتے ہیں مسافروں کے کیبن میں موت کی خاموشی چھا گئی۔

ادھر کیپٹن کے پاس ایمرجنسی لینڈنگ کے سوا کوئی دوسرا راستہ نہیں تھا۔ اس نے ایک نزدیکی جملی انڈسٹریل پارک ایئرپورٹ پر ایمرجنسی طور پر لینڈ کرنے کا فیصلہ کیا۔ جملی ایئرپورٹ دراصل ایک سابقہ کینیڈین ایئرفورس بیس تھا جو مینی ٹوبہ MANITOBA کینیڈا میں واقع تھا۔ جہاز اس وقت اس ایئر فیلڈ سے 60 میل دور تھا۔ کیپٹن نے جہاز کا رخ اس ایئرپورٹ کی طرف پھیر دیا۔

اس طیارے کے بغیر ایندھن کے اس ایئر فیلڈ تک پہنچنے کا راستہ بس یہ تھا کہ تمام مسافر بردار طیارے اس طرح ایروناٹیکل طور پر ڈیزائن کیے جاتے ہیں کہ تمام انجن فیل ہونے کی صورت میں جس بلندی پر طیارہ اس وقت پرواز کر رہا ہوگا وہ اس سے 16 گنا زیادہ فاصلہ طے کر سکے گا 41000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرنے کا مطلب یہ تھا کہ یہ طیارہ سو میل سے زائد طویل سفر طے کر سکتا تھا۔

طیارے کے انجنوں کے فیل ہونے کے بعد طیارے میں نصب مختلف قسم کے امدادی سسٹم متحرک ہو گئے۔ طیارے میں موجود ایک 24 وولٹ کی نکل کیڈمیم بیٹری نے اتنی بجلی فراہم کی شروع کر دی تھی جو کاک پٹ میں نصب تمام آلات بشمول ریڈیو اپنا کام کر سکیں۔ ادھر ایک خودکار سسٹم کے تحت جہاز کے نچلے حصے سے ہوا کی طاقت سے چلنے والی ایک ٹربائن باہر آ گئی جس نے طیارے کے ہائیڈرولک سسٹم کو چلانے کے لیے پاور سپلائی شروع کر دی تا کہ جہاز پر پائلٹ کنٹرول کر سکے اور لینڈنگ سے پہلے لینڈنگ گیئر وغیرہ کو معمول کے مطابق باہر نکال سکے۔

لینڈنگ کرتے ہوئے طیارے کے ٹائروں کو پھٹنے سے بچانے کے لیے ضروری تھا کہ جہاز کی رفتار بھی کم کی جائے۔ اس کے لیے جہاز کے ونگ کے نیچے لفٹ کو برقرار رکھنے کے لئے فیلپ استعمال کیے جاتے ہیں تا کہ کم رفتاری کے باوجود جہاز پرواز کرتا رہے۔ تاہم اگر تمام انجن فیل ہو جانے کی صورت میں اگر ہائیڈرولک سسٹم کو ریم ٹربائن چلا رہی ہو تو پھر اس سسٹم میں اتنی سکت نہیں ہوتی کہ وہ طیارے کے فیلپ کو متحرک کر سکے۔ اس لیے ایسے ہنگامی حالات سے نمٹنے کے لیے طیارے کے ٹائروں کے پھٹنے کی پرواہ نہیں کی جاتی بلکہ طیارے کو کافی رفتار سے ہی لینڈ کیا جاتا ہے۔

جملی ایئر فیلڈ چونکہ ایک متروکہ اور سنسان ایئر فیلڈ تھا اس پر اب طیارے بہت کم آتے جاتے تھے اس لیے اس ایئر فیلڈ کو لوگ تفریح گاہ کے طور پر استعمال کرتے تھے۔

جب ایئر کینیڈا کی پرواز 143 اس ایئر فیلڈ پر پہنچی تو کیپٹن نے طیارے کی ونڈ اسکرین سے دیکھا کہ اس وقت اس ایئر فیلڈ کے رن وے پر سپورٹس کاروں کی ایک ریلی منعقد ہو رہی ہے اور لوگوں کے ٹھٹھ لگے ہوئے ہیں۔ تاہم جب اس بوئنگ طیارے کو رن وے پر لینڈ کرتے ہوئے دیکھا تو وہاں کھڑے ہوئے لوگ رن سے دور ہٹ گئے۔ ادھر کپتان نے 150 میل کی لینڈنگ سپیڈ کی بجائے 210 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے طیارہ لینڈ کیا۔ تیز رفتاری کی وجہ سے طیارے کا اگلا پہیہ پھٹ گیا اور طیارہ رن وے پر چنگاریاں اڑاتا ہوا لوگوں کے ہجوم سے کوئی 300 فٹ کی دوری پر رک گیا۔

ہنگامی لینڈنگ کے دوران تو کوئی مسافر زخمی نہ ہوا مگر ہنگامی اخراج کے دوران کافی مسافروں کو زخم آ گئے۔ ایئر کینیڈا نے یہ بوئنگ 767 طیارہ حال ہی میں خرید ا تھا اور بالکل نیا تھا تاہم ایندھن بھرنے میں مسئلہ یہ پیش آیا کہ کینیڈا میں ایندھن برطانوی پاؤنڈ کے حساب سے بھرا

جاتا تھا جبکہ اس نئے طیارے میں نصب آلات ایندھن کو صرف میٹرک سسٹم یعنی کلوگرام کی صورت میں ظاہر کرتے تھے اس کے علاوہ طیارے کے فیول گیج میں بھی خرابی تھی جس سے پائلٹ آگاہ تھا مگر کیپٹن کے بتانے کے باوجود ایندھن بھرنے والے عملے نے غلطی کرتے ہوئے کیپٹن کی ہدایات پر 26000 کلوگرام ایندھن بھرنے کی بجائے 26000 پاؤنڈ ایندھن بھر دیا تھا جو اس سفر کیلیے آدھا تھا۔اس وجہ سے عین آدھا راستہ طے کرنے کے بعد ایندھن کے ٹینک بالکل خالی ہو گئے اور یہ صورتحال پیش آئی۔

1983ء کورین ایئر لائنز کی فلائٹ 007 کیا ایک جاسوسی پرواز تھی؟

کورین ایئر لائنز کی فلائٹ 007 ایک سویلین پرواز تھی اسے ایک جاسوسی پرواز کے شبے میں سویت 15-54 لڑاکا طیارے نے جسے میجر کینڈی اڑا رہا تھا۔ میزائل مار کر گرا دیا تھا۔ اس وقت یہ پرواز بحریہ جاپان پر سے گزر رہی تھی اور جزیرے مونوروں کے قریب تھی۔ یہ جزیرہ روسی جزیرے سخالین کے مغرب میں واقع ہے۔ اس طیارے پر سوار تمام 246 مسافر اور عملے کے 23 افراد ہلاک ہو گئے۔ ان میں امریکی کانگریس کا ایک نمائندہ لارنس میکڈونلڈ بھی سوار تھا۔ یہ پرواز نیو یارک سے سیول جا رہی تھی اور اسے ایندھن لینے کے لیے الاسکا کے اینکوریج ایئر پورٹ پر سٹاپ کرنا تھا۔ سوویت یونین کی ہائی کمانڈ نے پہلے پہل تو بحرالکاہل میں پیش آنے والے اس واقعہ کی صحت سے انکار کر دیا تھا۔ مگر بعد ازاں اس طیارے کو مار گرانے کا الزام قبول کر لیا تھا۔ تاہم سوویت یونین کا دعویٰ تھا کہ یہ طیارہ ایک جاسوسی مشن پر سوویت یونین کے حساس علاقے پر پرواز کر رہا تھا۔ سوویت یونین کے اس دعوی سے اس وقت سوویت یونین اور امریکہ میں تیسری عالمی جنگ چھڑ جانے کا خطرہ تھا۔ تاہم امریکہ کے رہنماؤں نے اس واقعہ پر اشتعال انگیزی دکھانے سے پرہیز کیا۔ البتہ امریکہ نے سوویت یونین پر الزام لگایا کہ وہ اس طیارے کی تلاش کے لئے بھیجے گئے امریکی آپریشن کی راہ میں روڑے اٹکا رہا ہے اور سوویت یونین کی فوج نے ایسے تمام ثبوت اس جہاز کے گرنے کے مقام سے محو کر دیئے تھے جو اصل صورتحال کو واضح کر سکتے تھے۔ سوویت یونین نے اس طیارے کے وائس اور ڈیٹا ریکارڈر بھی تقریباً 8 سال کے بعد امریکہ کو واپس کیے تھے۔ اس حادثے کے نتیجے میں امریکہ نے الاسکا جانے والے طیاروں میں ٹریکنگ پروسیجر الرٹ کرنے کا حکم دیا تھا اور طیاروں کے آٹو پائلٹ سسٹم میں بھی تبدیلیاں کی گئیں تھیں۔ 31 اگست اور یکم ستمبر کی درمیانی شب کورین ایئر لائنز کی پرواز 007 جو ایک جمبو جیٹ 747 بوئنگ طیارہ تھا اور اس پر 246 مسافر اور عملے کے 23 افراد سوار تھے ٹھیک 12:30 منٹ پر نیو یارک سے سیول کے لئے روانہ ہوئی۔

یہ جہاز 7 گھنٹے کی پرواز کے بعد 3400 میل سفر طے کر کے ایندھن لینے کے لیے امریکی ریاست الاسکا کے شہر اینکورج پہنچا اس وقت مقامی وقت کے مطابق رات کے ڈھائی بجے تھے۔ اس ایئرپورٹ پر جہاز کے ٹینکوں میں 37750 گیلن ایندھن بھرا گیا اور نیویارک سے آنے والا عملہ یہاں تبدیل ہو گیا۔ جہاز کو اینکوریج سے سیول تک اڑانے کی ذمہ داری کیپٹن چن ہیونگ ان نامی کپتان کی تھی جو اس وقت تک اٹھارہ ہزار گھنٹے کی فلائٹ کا تجربہ رکھتا تھا اور ایک منجھا ہوا پائلٹ تھا۔ نیویارک سے 7 گھنٹے کی پرواز کے بعد مسافر کافی تھک چکے تھے لیکن ابھی تقریباً آدھا سفر باقی تھا ابھی جہاز کو مزید 3800 میل سفر طے کرنا تھا 90 منٹ اینکوریج ایئرپورٹ پر سٹاپ کے بعد جہاز رات بھر اندھیرے میں ایک مرتبہ پھر محو پرواز ہو گیا۔ کوریا کی فضائی میزبان خواتین مسافروں کو ریفرش منٹ پیش کرنے میں مصروف ہو گئیں ان بے چاریوں اور مسافروں کو کیا خبر تھی کہ یہ ان کا آخری سفر ہے۔

جہاز اس وقت شمالی بحرالکاہل پر پرواز کر رہا تھا۔ جہاز کے نیچے کئی میل دور تک سمندر کو سیاہ بادلوں نے ڈھانک رکھا تھا۔ کپتان چن ہونگ اس راستے سے بارہا گزر چکا تھا بحیرہ جاپان کے نزدیک روسی ممنوع پرواز علاقہ اس کے روٹ کے نقشے پر نشان زدہ تھا۔ اس کے علاوہ وہ بھول کر بھی اس روسی علاقے میں داخل ہونے کے نتائج سے بخوبی آگاہ تھا۔ تاہم ان تمام حقائق سے آگاہ ہونے کے باوجود اس رات وہ اپنے اس جانے پہچانے راستے میں بھٹک گیا اور جزیرہ نما کمچکا کے قریب بھول کر ممنوعہ روسی علاقے میں داخل ہو گیا۔ اس علاقے میں روسی عسکری تنصیبات اور ایٹمی آبدوزوں کا اڈہ واقع ہونے کی وجہ سے اس وقت کے انتہائی حساس ریڈار نصب تھے۔ تاہم اس علاقے پر پرواز کے دوران روسی فوجیوں کو اس کے روسی ممنوعہ علاقے میں در آنے کی خبر نہ ہوئی اور وہ جزیرہ سخالین کے اوپر پہنچ گیا۔ اس علاقے میں روسی فضائیہ کے اڈے اور بحری جہازوں کی بندرگاہیں واقع تھیں۔ جہاز اس جزیرے پر سے گزرتے ہوئے روسی شہر ولاڈی واسٹک کی طرف بڑھ رہا تھا۔ اس شہر کی بندرگاہ پر روسی بحریہ کا بحرالکاہل اسٹیشن واقع تھا۔ یہاں یہ بات انتہائی حیرت انگیز ہے کہ ایک منجھا ہوا پائلٹ ہونے کے باوجود چن ہونگ اپنے صحیح راستے سے ہٹ کر اتنی دور تک روسی ممنوعہ علاقے میں آخر کیوں در آیا تھا اگر بھٹک بھی گیا تھا تو فوراً اسے اپنی غلطی کا احساس ہونا چاہیے تھا کیونکہ اس کے جمبوجیٹ طیارے میں ایک کی بجائے تین تین انٹرنیل نیوی گیشن سسٹم موجود تھے جو روسی فضائی حدود میں داخل ہونے کے بعد اسے اس کی غلطی

کا احساس دلا سکتے تھے۔ تاہم یہ کہا جا سکتا ہے کہ شاید مسافروں اور عملے کے ارکان کی موت انہیں کشاں کشاں روسی علاقے میں دور تک لے آئی تھی۔

کیپٹن چن ہونگ نے اسی دوران ٹوکیو کے ایئر کنٹرول سے اخری بار رابطہ کیا اور اسے بتایا کہ وہ اس وقت جاپانی جزیرے ہوکیڈو سے 113 میل دور اس جزیرے کے جنوب میں پرواز کر رہا ہے تاہم کنٹرولر کو اپنے ریڈار کی اسکرین پر کورین فلائٹ 007 کی پوزیشن اس جزیرے کے شمال میں 113 میل کی دوری پر نظر آئی جو ایک ممنوعہ روسی علاقہ تھا مگر پیشتر اس کے کہ ٹوکیو ایئر کنٹرول اسے اس کی غلطی سے آگاہ کرتا دو روسی لڑاکا طیاروں نے جو گزشتہ دو گھنٹے سے جب سے وہ روسی ممنوعہ علاقے میں داخل ہوا تھا اس کے تعاقب میں تھے اس کے قریب آئے اور انہوں نے اس پر میزائل داغ دیئے۔ میزائل لگتے ہی یہ بدقسمت طیارہ ٹکڑے ٹکڑے ہو کر نیچے سمندر میں جا گرا۔ طیارے کے سمندر میں گرنے کے وقت جاپانی جزیرے مون دون کے ساحلوں کے قریب جاپانی ماہی گیر مچھلیاں پکڑ رہے تھے۔ وہ اس حادثے کے عینی شاہدین تھے انہوں نے دیکھا کہ اوپر آسمان پر دو تین شدید دھماکے ہوئے جس کے بعد انہوں نے دیکھا کہ کچھ جلتے ہوئے ٹکڑے جو جہاز کے تباہ شدہ جلے ہوئے حصے تھے۔ سمندر میں گرنے لگے اس آتشیں منظر کو دیکھ کر وہ لرزا کر رہ گئے۔ اس حادثے میں طیارے پر سوار کوئی ذی روح زندہ نہیں بچا تھا۔

روسی لڑاکا طیاروں کے حملے کے وقت کورین مسافر بردار طیارہ 35000 ہزار فٹ کی بلندی پر اڑ رہا تھا۔ اس طیارے کے وائس ریکارڈر سے جو بعد ازاں سمندر میں تلاش کر لیا گیا تھا عملے کی ریکارڈ شدہ گفتگو سے پتہ چلا کہ اتنی سنگین غلطی کا مرتکب ہونے کے باوجود اس جہاز کا عملہ اس حقیقت سے آگاہ نہیں تھا کہ وہ روسی ممنوعہ علاقے میں در آئے ہیں۔ میزائل لگنے کے بعد یہ بدقسمت طیارہ 113 سیکنڈ کے لیے اوپر کو اٹھا اور پھر ٹکڑے ٹکڑے ہو کر نیچے گر گیا۔

روسی حملہ آور لڑاکا طیاروں نے اپنے زمینی مرکز پر ریڈیائی پیغام بھیجا کہ ٹارگٹ کو تباہ کر دیا گیا ہے۔ 269 معصوم انسانی جانیں ضائع کر دینے کا حکم دینے والے روسی حکام نے انتہائی سرد مہری سے یہ پیغام سنا جبکہ مغربی ملکوں نے اس حادثے کو ایک فضائی قتل عام قرار دیا۔

FAA نے اس حادثے کے بعد R-20 وہ فضائی راستہ عارضی طور پر بند کر دیا جہاں سے الاسکا سے مشرق بعید کے لیے اس طیارے نے گزرنا تھا۔ مگر ایئر لائنز کے شدید احتجاج کے بعد دو اکتوبر 1983ء کو یہ فضائی راستہ بین الاقوامی پروازوں کے لیے کھول دیا گیا۔

1984ء روس کی تاریخ کا خوفناک فضائی حادثہ

ایئر وفلوٹ فلائٹ 3352 ایک TU-154 روسی ساخت کا طیارہ تھا جو ایک ڈومیسٹک روٹ پر کراس نوڈ سے نووسیبر سک جا رہا تھا راستے میں اس نے ایک اور روسی شہر اومسک میں سٹاپ کرنا تھا۔ 11 اکتوبر 1984ء جب یہ طیارہ اومسک ایئر پورٹ پر لینڈ کر رہا تھا تو رن وے پر کھڑی مرمت کرنے والی گاڑیوں سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا۔ اس حادثے میں 174 افراد جو جہاز پر سوار تھے اور 4 افراد زمین پر مارے گئے۔ اس حادثے کی وجہ گراؤنڈ کنٹرولر کے ڈیوٹی پر موجود ہونے کے باوجود گہری نیند سو جانا تھا جو روس کی فضائی تاریخ کے خوفناک ترین حادثہ کا سبب بنا گیا۔

مقامی وقت کے مطابق صبح 5 بجے فلائٹ 3352 اومسک ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی تیاری کر رہی تھی اومسک جنوب مغربی سائبیریا کا ایک اہم شہر ہے۔ اس شہر کی آبادی 20 لاکھ کے لگ بھگ تھی۔ اس زمانے میں اس شہر کا صرف ایک ہی ایئر پورٹ تھا۔

تقریباً 5:20 پر ایئر پورٹ کے انتظامی عملے نے مسلسل بارش کی وجہ سے رن وے کے سلپری ہو جانے کی وجہ سے اس کو خشک کرنے کی اجازت مانگی۔ گراونڈ کنٹرولر نے اس کی اجازت دیدی تاہم اجازت دینے کے بعد وہ گھوڑے بیچ کر خواب خرگوش کے مزے اٹھانے لگا اور نیند کے غلبے کی وجہ سے رن وے مصروف ہے کا بورڈ روشن کرنا بھول گیا۔ اگر ایئر پورٹ کے قواعد ضوابط کی پابندی کی جاتی تو یہ خوفناک حادثہ کبھی رونما نہیں ہوتا کیونکہ رن وے پر صفائی کرنے یا کسی اور کام کے لئے اس کو بند کرنے کی اجازت صرف چیف کنٹرولر دے سکتا تھا اور وہ ڈیوٹی پر موجود نہیں تھا۔ اجازت ملنے کے بعد ایئر پورٹ کے انتظامی عملے نے اپنی تین گاڑیاں رن وے پر نکال لیں جن میں سے ایک گاڑی میں ڈرائی ایئر کمپریسر نصب تھا اور اس میں 20 کلو گرام ایندھن بھی بھرا ہوا تھا۔ انہوں نے رن وے کو خشک کرنے کا کام کرنے کے لئے کچھ لائٹس بھی روشن کیں تھیں۔

تاہم یہ گاڑیاں رن وے پر کھڑیں فضا سے نظر نہیں آتی تھیں۔ اس لیے فلائٹ 3352 کے پائلٹ کو بھی یہ نظر نہ آ سکیں اس کے علاوہ رن وے پر BUSY ہونے کا بورڈ بھی روشن نہیں تھا۔ ایئر پورٹ کے انتظامی عملے نے اپنا کام کرتے ہوئے اچانک TU-154 طیارے اپنی طرف بڑھتے ہوئے دیکھا طیارے کی لینڈنگ لائٹس روشن تھیں۔ انہوں نے گراؤنڈ کنٹرولر سے رابطہ کرنے کی کوشش کی مگر یہ کوشش بے سود رہی۔ انہوں نے خیال کیا کہ شاید کوئی جہاز رن وے

پران کے کام کو چیک کرنے کے لیے بھیجا گیا ہے۔

فلائٹ 3356 نے ایئر پورٹ پر پہنچنے کے بعد 5:36 منٹ پر لینڈ کرنے کی اجازت مانگی یہ درخواست اس نے دو مرتبہ بھجوائی۔ جس کے بعد پائلٹ کو رن وے پر کچھ عجیب وغریب سے خطوط نظر آئے جس کے بعد اسنے ایئر کنٹرولر سے رن وے کے بارے میں معلومات حاصل کی اس نے رن وے کے فارغ ہونے کی تصدیق کی اس کے بعد پائلٹ نے گراؤنڈ کنٹرولر سے رابطہ کیا جو نہ ہوسکا اور کوئی جواب موصول نہیں ہوا۔ اس کے بعد پائلٹ نے فلائٹ کنٹرولر سے رابطہ کیا جو ایک انٹرنل ریڈیو پر کیا گیا تھا۔ اس ریڈیو پر ری...... کی آواز سنائی دی جسے پائلٹ نے فری سمجھتے ہوئے رن وے کو فری سمجھ لیا۔ اگر چہ گراؤنڈ کنٹرولر رن وے کی صحیح حالت کے متعلق بتا سکتا تھا مگر وہ سویا ہوا تھا۔

5:38 منٹ پر طیارہ اس بلندی سے نیچے آ گیا جس پر رہتے ہوئے پائلٹ لینڈنگ کو منسوخ کرسکتا تھا۔ طیارے نے رن وے کو 240 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے جیسے ہی چھوا وہ جہاز کے عملے کو رن وے پر انتظامی عملہ رن وے پر اس کی گاڑیوں سمیت نظر آیا پائلٹ نے جہاز کا رخ موڑنے کی کوشش کی مگر وہ طیارے کو ان گاڑیوں سے ٹکرانے سے نہ بچا سکا اور URAL TRUCK ٹرک سے ٹکرا گیا۔ ٹرکوں میں موجود ایندھن اور طیارے کے ایندھن میں آگ بھڑک اٹھی اس ٹکراؤ کے بعد جہاز نے قلابازی کھائی اور وہ ٹکڑوں میں بٹ گیا۔ اس کے جلتے ہوئے ٹکڑے تیسری گاڑی UAZ سے ٹکرائے اور ایک قیامت کا سماں برپا ہوگیا۔ جہاز کے ٹینکوں سے جلتا ہوا ایندھن مسافروں کے کیبن میں پھیل گیا جس سے وہ جہنم زار بن گیا۔ جہاز کا کاک پٹ والا حصہ اچھل کر جلتی ہوئی گاڑیوں اور جہاز کے ٹکڑوں سے پرے جا گرا اسے کوئی خاص نقصان نہیں پہنچا تھا نا ہی اسے شعلوں نے گھیرا تھا اس لیئے اس میں بیٹھے ہوئے چاروں عملے کے اراکین زندہ بچ گئے۔ انہیں بہت معمولی زخم آئے زمینی انتظامی عملے کے چار افراد بھی اس حادثے میں مارے گئے یہ لوگ ابھی گاڑیوں میں بیٹھے تھے۔

سوویت یونین کے تفتیشی ادارے کی رپورٹ کے مطابق اس طیارے کو یہ حادثہ ایئر ٹریفک کنٹرولرز کی غفلت اور ایئر پورٹ کے قواعد وضوابط کی خلاف ورزی کرنے سے پیش آیا۔ گراؤنڈ کنٹرولر کو براہ راست ان تمام مسائل کا ذمہ دار ٹھہرایا گیا۔ جو اپنے فرائض کی ادائیگی کے وقت خواب غفلت کا شکار ہوگیا تھا۔ اسے 15 سال قید با مشقت کی سزا دی گئی۔ ایئر پورٹ انتظامی امور کنٹرولر کو 12 سال کی سزا دی گئی۔

1985ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 006

چائنا ایئر لائنز کی فلائٹ 006 ایک نان سٹاپ فلائٹ تھی جو تائیوان کے دارالحکومت تیپی سے شام 4:15 منٹ پر روانہ ہو کر لاس اینجلس ایئر پورٹ پر مقامی وقت کے مطابق 7:00 پہنچ جاتی تھی۔

19 فروری 1985ء کو یہ پرواز جہاز میں پیدا ہو جانے والی خرابی کا شکار ہو گئی۔ یہ خرابی جہاز کے انجن نمبر 4 میں اچانک لگ جانے والی آگ کی وجہ سے پیدا ہوئی تھی جس کے بعد جہاز نے 30,000 فٹ کی بلندی سے ناک کے بل عمودی غوطہ کھایا اور وہ زمین پر گرنے لگا۔ جہاز انتہائی رفتار کے ساتھ زمین کی طرف بڑھ رہا تھا کہ آخر کار پائلٹ نے اس پر کنٹرول کر لیا اور اسے غوطہ سے نکال کر اس نے جہاز کا رخ لاس اینجلس کی بجائے سان فرانسسکو ایئر پورٹ کی طرف موڑ دیا۔

جہاز کو پیش آنے والا یہ حادثہ تیپی ایئر پورٹ سے ٹیک آف کرنے کے ٹھیک دس گھنٹے بعد پیش آیا جہاز اس وقت امریکہ کے شہر سان فرانسسکو سے 350 میل دور شمال مغرب میں محو پرواز تھا۔ جہاز اس وقت 41000 فٹ کی بلندی پر تھا۔ اس جہاز کو کیپٹن من یو آن اڑا رہا تھا۔ اس کا نائب فرسٹ آفیسر جو یو چنگ تھا۔ اس کے علاوہ جہاز پر عملے کے 21 ارکان اور سوار تھے اور مسافروں کی تعداد 251 تھی۔

اس سارے معاملے کا آغاز اس وقت ہوا جب نمبر 4 انجن LOW THRUST SETTING پر آگ لگ جانے سے فیل ہو گیا۔ اس جہاز کی دیکھ بھال کی رپورٹ کے مطابق یہ انجن سابقہ پروازوں کے دوران بھی دو مرتبہ بند ہو چکا تھا۔ خصوصی طور پر جب جہاز 43000 فٹ یا 41000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا تاہم ان دونوں کیسز کے دوران یہ انجن ری اسٹارٹ ہو گیا تھا اسپیشلی طور پر کم بلندی پر آ کر۔

اس مرتبہ اس انجن کے فیل ہو جانے کے بعد کیپٹن نے فلائٹ انجینئر کو ہدایات دی کہ وہ انجن کو دوبارہ اسٹارٹ کرے۔ اس وقت یہ جہاز 41000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔ انجن کے دوبارہ اسٹارٹ کرنے کے لئے اسے کم از کم 30,000 فٹ کی بلندی پر لانا ضروری تھا۔ اس لیے انجن کو ری اسٹارٹ کرنے کی یہ کوشش رائیگاں گئی۔ اسی دوران جہاز کے ایئر سپیڈ کم ہونا

شروع ہوگئی اس پر آٹو پائلٹ سسٹم نے جہاز کی رفتار کو قائم رکھنے کی کوشش کی اور اسے زیادہ سے زیادہ 23 ڈگری لیفٹ پر رکھا۔ مگر آٹو پائلٹ کی اس کوشش کے باوجود جہاز کی رفتار مزید کم ہونے لگی اور یہ جہاز دائیں طرف گھومنا شروع ہوگیا۔ اب پائلٹ نے آٹو پائلٹ سسٹم کا سوئچ آف کر کے جہاز کا کنٹرول خود سنبھال لیا۔ اس تبدیلی پر جہاز اچانک 60 ڈگری کے زاویے پر دائیں طرف گھوما اور اس کی نوز نیچے کی طرف جھک گئی۔ الرون بھی موثر طور پر کام نہیں کر رہا تھا۔ پائلٹ نے ان حالات میں لیفٹ رڈر کو مینوئیلی پش کیا مگر وہ جہاز کو اس حالت سے نکالنے میں ناکام رہا۔ جس کے نتیجے میں جہاز کیپٹن کے کنٹرول سے نکل گیا۔ اور عمودی غوطے میں پڑ گیا اور 20 سیکنڈ میں 10,000 فٹ نیچے آ گیا۔ وہ 300,00 فٹ فی منٹ کی رفتار سے زمین کی طرف بڑھ رہا تھا کہیں بادلوں کے نیچے 11000 فٹ کی بلندی پر آ کر کپتان نے اپنے اردگرد کے ماحول پر دوبارہ قابو پایا اور وہ جہاز پر دوبارہ کنٹرول حاصل کرنے میں کامیاب ہوگیا۔ اس وقت تک جہاز صرف 9600 فٹ کی بلندی پر پہنچ چکا تھا۔ وہ بھی صرف ڈھائی منٹ کے قلیل عرصے میں 30,000 فٹ نیچے کی طرف آ گئے تھے۔ وہ دوسری طرف جہاز کا عملہ اس پریشر میں تھا کہ شاید جہاز کے چاروں انجن فیل ہو گئے ہیں۔ جہاز کو لیول پر لانے کے بعد عملے کو صحیح اندازہ ہوا کہ صرف انجن نمبر 4 فیل ہوگیا ہے اور باقی تینوں انجن نارمل طور پر کام کر رہے ہیں اس کے بعد پائلٹ جہاز کو ایئر کنٹرولر کی بنائی ہوئی بلندی پر دوبارہ لے آیا اور اس نے انجن نمبر 4 کو ری اسٹارٹ کرنے کی کوشش دوبارہ کی مگر پھر ناکام رہی طیارہ ایک بار پھر لاس اینجلس کی طرف محو پرواز ہوگیا۔ عملے کو اس دوران پتہ چلا کہ جہاز کا ایک ہائیڈرولک سسٹم خراب ہو چکا ہے اور لینڈنگ گیر بھی ڈاؤن حالت میں ہے۔ اس کے علاوہ عمودی غوطے میں پڑنے سے جہاز میں کچھ مسافر زخمی بھی ہو چکے تھے۔ اس لیے ہنگامی حالت کا اعلان کرنے کے بعد پائلٹ نے نزدیکی ایئرپورٹ یعنی سان فرانسسکو کی طرف جہاز کا رخ موڑ دیا اور وہاں پہنچ کر جہاز اس ایئرپورٹ پر لینڈ کر دیا۔

جہاز پر دو افراد شدید زخمی ہوئے تھے اور انہیں فوراً ہسپتال پہنچانے کی ضرورت تھی ادھر جہاز کو بھی اس حادثے سے کافی نقصان پہنچا تھا۔ اس کے دونوں ونگ 2 انچ اوپر کی طرف مڑ گئے تھے۔ لینڈنگ گیئر اور ہائیڈرولک سسٹم کو بھی نقصان پہنچا تھا۔ اس لیے جہاز کی مرمت کا انتظام بھی کیا گیا۔ اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ میں اس حادثے کے وقوع پذیر ہونے کی وجوہات میں بتایا گیا کہ جیٹ انجن میں خرابی پیدا ہو جانے کے علاوہ پائلٹ سے سرزد ہونے والی غلطیاں بھی اس حادثے کا سبب تھیں۔

1985ء ایئر انڈیا فلائٹ 182

دہشت گردی جدید انسانی تاریخ کا سب سے بڑا المیہ ہے۔ دہشت گردی کے جنون نے انسانی تاریخ کے اس جدید دور میں سب سے زیادہ خود انسانوں کو نقصان پہنچایا ہے۔ اسی جنون کی شکار ایئر انڈیا کی فلائٹ 182 ہوئی تھی۔ 23 جون 1985ء کو ایئر انڈیا فلائٹ 182' ایک 747 جمبو جٹ 307 مسافروں اور عملے کے 22 ارکان کے ساتھ کینیڈا کے شہر مانٹریال سے دہلی ممبئی جا رہا تھا۔ راستے میں اس نے ہیتھرو ایئر پورٹ لندن پر سٹاپ اوور کرنا تھا یہ جہاز 31000 فٹ کی بلندی پر ابھی بحر اوقیانوس کو عبور کر رہا تھا اور جزائر آئر لینڈ کے جنوب میں تھا کہ اس کے سامان میں رکھا ہوا ایک طاقتور بم پھٹ گیا جس سے یہ طیارہ فضا میں ٹکڑے ٹکڑے ہو کر نیچے سمندر میں جا گرا۔ اس پر سوار کل 329 افراد ہلاک ہو گئے۔ اس طیارے کے مسافروں میں 280 کینیڈین' 27 برطانوی اور 22 ہندوستانی شہری شامل تھے۔ یہ کینیڈا کی فضائی تاریخ کا سب سے بڑا قتل عام اور کسی 747 بوئنگ جمبو جیٹ طیارے پر رونما ہونے والا پہلا بم دھماکہ تھا۔

اُس فضائی حادثے کی تفتیش اور مقدمہ تقریباً 20 سال تک چلتا رہا اور کینیڈا کی تاریخ کا سب سے زیادہ مہنگا مقدمہ تھا۔ اس پر تقریباً 130 ملین کینیڈین ڈالر خرچہ آیا۔

ہندوستانی سرکاری ذرائع کے مطابق اس دھماکے کی ذمہ داری سکھ انتہا پسندوں کے سر جاتی ہے۔ تاہم کئی گروپ اس سے انکار بھی کرتے ہیں اس حادثہ کا پس منظر یہ بتایا جاتا ہے کہ 1970ء کی دہائی میں پنجاب میں سکھوں نے ہندوستان سے آزادی حاصل کرنے کے لئے خالصتان تحریک چلائی تھی۔ اس میں کینیڈا میں آباد سکھوں کی ہمدردیاں بھی شامل تھیں یاد رہے کہ بہت سے سکھ 1900ء سے پہلے سے کینیڈا میں آباد ہو گئے تھے اور کینیڈا کے شہر وینکور میں ہندوستان کے باہر سب سے بڑی سکھ آبادی تھی۔ جون 1984ء میں بھارت کی وزیراعظم اندرا گاندھی نے خالصتان تحریک کو کچلنے کے لیے آپریشن بلیو اسٹار کا حکم دیا۔ یہ حملہ اس الزام میں کیا گیا تھا کہ سکھوں کے انتہا پسند راہنما بھنڈراں والا نے گولڈن ٹیمپل میں بھاری تعداد میں اسلحہ جمع کر رکھا ہے۔ اپنی مقدس عبادت گاہ کے تقدس کے پامال کیئے جانے کا سب سے زیادہ افسوس خود سکھوں کو ہوا اور 31 اکتوبر 1984ء کو سکھ محافظوں نے انتقامی کارروائی کرتے ہوئے خود وزیراعظم اندرا گاندھی کو قتل کر دیا تھا۔ اس کے نتیجے میں ہونے والے ہندو سکھ فسادات میں

ہزاروں سکھ ہلاک کر دیئے گئے۔ اسی کے خلاف انتقامی کارروائی کرتے ہوئے بھارتی مورخین کے مطابق کینیڈا میں رہنے والے کچھ سکھوں نے فلائٹ 182 کو سبوتاژ کرنے کا فیصلہ کیا تھا۔

اتوار 23 جون کو فلائٹ 182 پر 12 سکھ مسافر بھی سوار تھے اور اس جہاز کا کو پائلٹ بھی ایک سکھ تھا۔ مانٹریال سے روانگی کے وقت ایئرپورٹ پر مسافروں کا سامان چیک کرنے والا آلہ خراب تھا اس لیے سکیورٹی کے عملے نے سامان کو محض دستی طور پر چیک کیا روانگی سے پہلے ایک مسافر جس کا سامان جہاز پر پہنچ گیا تھا اور اس نے بورڈنگ کارڈ بھی حاصل کر لیا تھا۔ وہ جہاز پر سوار نہ ہوا اور اچانک غائب ہو گیا۔ فلائٹ 23182 جون اتوار کو آئرلینڈ کے قریب 31000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہی تھی۔ کینیڈا سے روانہ ہونے والے مسافروں نے گزشتہ رات اس جہاز میں بڑے آرام سے بسر کی تھی اور ان کا یہ سفر بے حد خوشگوار رہا تھا۔ اب کچھ ہی دیر میں یہ جہاز ہیتھرو ایئرپورٹ پر سٹاپ اوور کے لیے پہنچنے والا تھا جہاں اس جہاز پر ایندھن بھرا جانا تھا۔ اور عملے کے ارکان تبدیل ہونے تھے۔ کپتان نے آئرلینڈ کے ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کیا اور جہاز کے آئرلینڈ کی فضا میں پہنچنے کی اطلاع دی۔ ٹھیک اسی وقت ٹوکیو ایئرپورٹ پر کینیڈین پیسفک ایئر کے ایک جہاز پر مسافروں کے اترنے کے بعد سامان اتارے جانے کے دوران ایک سوٹ کیس میں رکھا ہوا بم پھٹ گیا اور دو قلی فوراً ہلاک ہو گئے اور 5 مزید زخمی ہو گئے۔ جاپان کی پولیس نے اس سوٹ کیس پر ایک شخص کی انگلیوں کے نشانات دریافت کیے تھے جو امریکی ادارے FBI کو ہندوستان کے وزیراعظم راجیو گاندھی کو قتل کرنے کی سازش میں مطلوب تھا۔ جب دھماکے کے بعد یہ فلائٹ ٹوکیو سے بمبئی روانہ ہوئی تو دو سکھ مسافر جن کی سیٹ اس جہاز پر بک تھیں وہ غائب ہو چکے تھے۔ اصلاً ان کا اس فلائٹ میں سفر کرنے کا کوئی ارادہ نہیں تھا وہ تو صرف بم والا سوٹ کیس اس جہاز میں رکھوانا چاہتے تھے۔ ٹوکیو ایئرپورٹ پر رونما ہونے والے اس واقعہ کی اطلاع فلائٹ 182 کے عملے اور مسافروں کو نہیں ہوئی تھی۔ ایئر انڈیا کی فلائٹ 182 آئرلینڈ کے ساحل کے قریب بحر اوقیانوس کے اس مقام پر سے گزر رہی تھی جہاں جنگ عظیم اول کے دوران مسافر بردار بحری جہاز لوسی تانیا غرقاب ہوا تھا۔ اس بحری جہاز کے ملبے کے مقام پر پہنچتے ہی ایئر انڈیا کے جمبو جیٹ میں دوران پرواز دھماکہ ہوا اور جہاز ٹکڑے ٹکڑے ہو کر فضا میں بکھر گیا۔ تمام مسافر اور عملے کے ارکان اس کے ساتھ ہی ہلاک ہو گئے۔ امدادی جماعتوں کے بہت تلاش کرنے کے بعد صرف 131 افراد کی لاشیں سطح سمندر پر تیرتی ہوئی ملیں۔ باقی 198 افراد کی لاشیں شاید سمندر

میں غائب ہو گئیں تھیں یا فضا میں بکھر گئیں تھیں۔ بڑی تلاش بسیار کے بعد اس جہاز کا بلیک بکس سمندر سے نکال لیا گیا مگر اس سے حادثے کی وجوہات پر کوئی روشنی نہیں پڑی۔ سمندر کی تہہ سے اس جہاز کا ایک بڑا ٹکڑا ملا جو 14 فٹ وسیع و عریض تھا۔ اس ٹکڑے پر دھماکہ ہونے کی وجہ سے 13 سوراخ موجود تھے۔ اس حادثہ سے پہلے اس جہاز کے کیپٹن نے آئر لینڈ ایئر کنٹرول کو خطرے کا کوئی پیغام نہیں بھیجا تھا۔ ایک ٹھیک ٹھاک پرواز کرتا ہوا جہاز اچانک ریڈار کی اسکرین سے اس طرح غائب ہو گیا جیسے اس کا کوئی وجود ہی نہیں تھا۔ کینیڈا آئر لینڈ اور بھارت کی تفتیشی جماعتیں مہینوں تک اس طیارے کو پیش آنے والے حادثے کے اسباب کو کھوجنے کی کوشش کرتیں رہیں مگر انہیں کوئی سراغ نہیں مل سکا۔ اکثر مورخین کی رائے یہی ہے کہ یہ حادثہ امرتسر میں گولڈن ٹیمپل پر حملے اور بعد ازاں اندرا گاندھی کے قتل کی انتقامی کارروائیوں کے نتیجے میں رونما ہوا تھا۔

اس حادثے کی تفتیش کے دوران یہ بات بھی حیرت انگیز تھی کہ سمندر سے جہاز کے ملبے کے ساتھ بم کا کوئی ٹکڑا نہیں ملا تھا۔ تاہم اس بم کی نوعیت کا سراغ ٹوکیو میں ہونے والے بم دھماکے کی تفتیش کے دوران لگا کہ یہ ایک SANYO TUNER بم تھا اور بالکل ویسا ہی تھا جیسے ٹوکیو دھماکے میں استعمال میں لایا گیا تھا یہ سراغ ملنے کے بعد تاہم اس دھماکے کا ذمہ دار سکھ علیحدگی پسندوں کے ایک ببر خالصہ نامی گروپ کو ٹھہرایا گیا تھا۔ اس گروپ کے سرکردہ افراد میں تلوندر سنگھ پارمر، ایک کینیڈین شہری تھا جس کے ٹیلیفون CSIS نے ٹیپ کیے تھے۔ اس کے علاوہ دوسرا سرکردہ سکھ اندرجیت سنگھ تھا جو کینیڈا میں ایک آٹو مکینک تھا۔ اس پر سانیو ٹیونر بم بنانے کا الزام تھا جو ان دونوں فضائی حادثوں میں استعمال کیے گئے تھے مگر مقدمہ کے دوران اس کے خلاف ابتدائی طور پر کوئی ثبوت نہیں مل سکے تھے اور اسے رہا کر دیا گیا وہ کینیڈا سے برمنگھم برطانیہ منتقل ہو گیا۔ 6 جون 2001ء کو اسے دوبارہ قتل عمد ارادہ قتل اور فلائٹ 182 پر بم دھماکے کی سازش میں شامل ہونے کے الزام میں گرفتار کر لیا گیا۔ 10 فروری 2003ء میں اسے بم تیار کرنے کے جرم میں 5 سال قید کی سزا دی گئی۔ تاہم اس نے بم بنانے کا اعتراف کر کے حلفیہ طور پر طیارے میں بم دھماکہ کرنے کی سازش سے لاعلمی ظاہر کی تھی۔

اس حادثے کے ٹھیک 20 سال بعد کینیڈین حکومت نے اس حادثے کو ایک A CANADIAN TRAGEDY قرار دیا تھا۔

1986ء سیریٹوس فضائی تصادم

1986 میں رونما ہونے والے اس فضائی تصادم میں ایئر ومیکسیکو کا ڈی سی 9 اور کریم فیملی کا ذاتی طیارہ A PIPER PA28-181 ملوث تھے۔

ایئر ومیکسیکو کی فلائٹ 498 ایک میکڈونل ڈگلس ڈی سی 9 طیارہ تھا جو میکسیکو سٹی سے لاس اینجلس جا رہا تھا جبکہ N 4891 F PIPER ایک پرائیویٹ طیارہ تھا جو کریم فیملی کی ذاتی ملکیت تھا یہ طیارہ ٹورینس سے بگ بیئر سٹی کیلی فورنیا جا رہا تھا۔ یہ دونوں طیارے سیریوس' کیلی فورنیا کی فضا میں ایک دوسرے سے ٹکرا گئے اور ان پر سوار تمام 67 افراد ہلاک ہو گئے۔ اس کے علاوہ زمین پر موجود 8 افراد بھی اس حادثے میں معمولی طور پر زخمی ہوئے تھے اور 15 مارے گئے تھے۔

پائپر ایئر کرافٹ نے ایک پائلٹ اور دو مسافروں کے ساتھ ٹورینس کیلی فورنیا سے مقامی وقت کے مطابق 11:40 منٹ پر ٹیک آف کیا تھا جبکہ ایئر ومیکسیکو کی پرواز 498 عین اسی وقت لاس اینجلس ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کیلئے نیچے اترنا شروع ہوئی تھی۔ اس فلائٹ پر 58 مسافر اور عملے کے 6 ارکان سوار تھے۔ 11:52 منٹ پر پائپر طیارے کا انجن ڈی سی 9 طیارے کے بائیں افقی سٹیبلائزر سے ٹکرا گیا اور پائپر طیارے کا کاک پٹ مسخ ہو گیا۔ اس طیارے کا پائلٹ اور دونوں مسافر فوری طور پر ہلاک ہو گئے۔ خود پائپر طیارہ اس تصادم کی وجہ سے پہنچنے والے شدید نقصان کی وجہ سے نیچے ایک ایلیمنٹری اسکول کے خالی کھیل کے گراؤنڈ میں جا گرا۔

ڈی سی 9 طیارے کے تمام افقی سٹیبلائزر اور عمودی سٹیبلائزر طیارے سے علیحدہ ہو کر گر پڑے اور یہ طیارہ ایک گنجان شہری آبادی کے علاقے پر جا گرا جس سے نہ صرف طیارے میں سوار تمام 64 افراد اور 3 عملے کے ارکان اور 15 افراد زمین پر ہلاک ہو گئے۔ جہاز کے گرنے اور آگ لگ جانے کی وجہ سے اس گنجان آباد علاقے میں کھلبلی مچ گئی۔

جبکہ ایئر ٹریفک کنٹرولر نے ایئر ومیکسیکو فلائٹ 498 کو ریڈار کی اسکرین سے غائب پایا تو اس نے ایک قریب میں اڑنے والی پرواز MD83 سے رابطہ کیا اور ڈی سی 9 طیارے کے بارے میں پوچھا۔ MD83 نے جواب دیا کہ اس نے اپنی بائیں سمت دھوئیں کا مرغولہ بلند ہوتے دیکھا ہے جس سے پتہ چلتا ہے کہ شاید پرواز 498 گر کر تباہ ہو گئی ہے۔

NTSB کی تفتیش کے مطابق اس حادثے کا ذمہ دار پائپر طیارے کا پائلٹ تھا جو غلطی سے لاس اینجلس ٹرمینل کنٹرول کے ایریا میں داخل ہو گیا تھا۔

1986ء پان ایم فلائٹ 73 کا کراچی ایئرپورٹ پر اغوا

پان ایم ورلڈ ایئر لائنز کا ایک 121-747 جمبو جیٹ طیارہ 5 ستمبر 1986ء کراچی ایئر پورٹ پر اس وقت اغوا ہو گیا جب وہ ابھی رن وے پر کھڑا تھا۔ اسے چار مسلح افراد نے جن کا تعلق ابوندال آرگنائزیشن سے تھا اغوا کیا تھا۔ اس فلائٹ پر 360 مسافر اور عملے کے 19 ارکان سوار تھے۔ یہ طیارہ سحر انٹرنیشنل ایئر پورٹ بمبئی انڈیا سے کراچی پہنچا تھا۔ جناح انٹرنیشنل ایئر پورٹ کراچی سے اسے فرینکفرٹ کے لیے روانہ ہونا تھا۔ وہاں سے اِسے اپنی منزل مقصود جان ایف کینیڈی ایئر پورٹ نیویارک کے لیے روانہ ہونا تھا۔ اس ہائی جیکنگ کا مقصد اسرائیلی ڈیفنس منسٹری پر اس طیارے کو میزائل کے طور پر گرانا تھا۔

اس اغوا کی واردات میں 20 سے زائد مسافر مارے گئے ان میں سے 13 کا تعلق ہندوستان سے اور باقی کا امریکہ' پاکستان اور میکسیکو سے تھا۔ اغوا کرنے والے ابوندال کے کارکنان کو بعدازاں گرفتار کر لیا گیا اور انہیں پاکستان میں سزائے موت سنائی گئی تاہم بعدازاں امریکہ اور بھارت کی خواہشات کے خلاف ان مجرموں کی سزا میں تخفیف کر کے انہیں سزا قید کی سزا دی گئی تھی۔

اغوا کے اس واقعہ کا آغاز کراچی ایئر پورٹ پر فرینکفرٹ جانے والے مسافروں کے پان ایم کے طیارے میں سوار ہونے سے ہوا۔ FBI کے ایک تفتیش کنندہ نے بعدازاں بتایا تھا کہ اغوا کی یہ واردات طیارے کے قریب مسلح پہریداروں کے کھڑے ہونے کے باوجود رونما ہو گئی تھی۔ چاروں اغوا کنندگان کراچی ایئر پورٹ کے سیکورٹی گارڈز کی یونیفارم پہنے رائفلوں سے مسلح تھے اور مزید پستول اور ہینڈ گرنیڈ ان کے قبضے میں تھے۔ مقامی وقت کے مطابق صبح 6 بجے ہائی جیکرز ایک وین جسکو انہوں نے ایئر پورٹ سیکورٹی کی گاڑی کا رنگ دیا ہوا تھا ایک سیکورٹی پوائنٹ سے ڈرائیو کرتے ہوئے پان ایم کے طیارے کی بورڈنگ سیڑھیوں کے قریب پہنچے۔ پھر سیڑھیوں سے ہلہ بول کر طیارے میں سوار ہو گئے اور انہوں نے طیارے کو اپنے کنٹرول میں لے لیا۔ اسی اثناء میں کسی فلائٹ اٹینڈنٹ نے انٹرکام پر پائلٹ اور کو پائلٹ کو کاک پٹ میں ہائی جیکروں کے جہاز میں درآنے کی اطلاع دیدی۔ پائلٹ کو پائلٹ اور فلائٹ انجینئر تینوں کاک پٹ کی ایک دنڈو کے ذریعے طیارے سے نیچے اتر گئے۔

طیارے پر کنٹرول حاصل کرنے کے چند منٹ بعد زید سفرینی نامی ایک ہائی جیکر کو پتہ چل گیا کہ پائلٹ اور کو پائلٹ جہاز سے اتر گئے ہیں۔ اس لیے اس نے متعلقہ حکام سے ڈیل کی اور مسافروں کو حکم دیا کہ وہ اپنے ہاتھ ہوا میں کھڑے رکھیں۔ فرسٹ کلاس اور بزنس کلاس کے مسافروں کہا گیا کہ وہ جہاز کے عقبی حصے میں چلے جائیں جبکہ اسی وقت عقبی حصے کے مسافروں کو جہاز کے اگلے حصے میں منتقل ہونے کا حکم دیا گیا۔ چونکہ جہاز مسافروں سے تقریباً بھرا ہوا تھا اس لیے مسافروں کو جہاں سیٹ ملیں وہ بیٹھ گئے۔ 10 بجے صبح ہائی جیکر سفرینی ایک ہندوستانی نژاد امریکی مسافر راجیش کمار عمر 29 سال کی سیٹ پر آیا اور اسے جہاز کے اگلے حصے کی طرف چلنے کا حکم دیا اور اس کے ہاتھ پیچھے کر کے دروازے کے قریب لے جایا گیا۔ اس دوران اس نے پان امریکن ایئر لائنز کے پاکستان میں ہیڈ VIRAF DAROGA سے بات چیت کی اور اسے بتایا کہ اگر جہاز کا عملہ 15 منٹ کے اندر واپسی جہاز پر نہ بھیجا گیا تو راجیش کمار کو گولی مار دی جائے گی۔ دھمکی دینے کے کچھ دیر بعد سفرینی نے راجیش کو دبوچا اور گولی مار دینے کے بعد اس کو جہاز سے نیچے گرا دیا۔ پاکستانی حکام اسے اٹھا کر وین میں لے گئے جہاں اس نے راستے میں دم توڑ دیا۔

سفرینی نے دوسرے ہائی جیکروں کے ساتھ مل کر اس کے بعد فلائٹ اٹینڈنٹس کو حکم دیا کہ تمام مسافروں سے ان کے پاسپورٹ لے لیے جائیں۔ ایک نیرجا بھنوت نامی ایئر ہوسٹس نے پاسپورٹ اکٹھے کرتے ہوئے امریکی پاسپورٹ ایک سیٹ کے نیچے چھپا دیا جب پاسپورٹ اکٹھے کر لیے گئے تو عملے کے رکن نے انٹرکام پر ایک برطانوی شہری مائیکل جان تھیکسٹن کا نام لے کر اسے جہاز کے اگلے حصے میں آنے کو کہا جب یہ مسافر اگلے حصے میں آیا تو سفرینی اس کا پاسپورٹ ہاتھ میں لیے کھڑا تھا۔ تھیکسٹن سے پوچھا گیا کہ کیا وہ ایک فوجی ہے اور اس کے پاس کوئی گن موجود ہے اس نے جواب نفی میں دیا۔ اس پر اسے گھٹنوں کے بل جھکنے کا حکم دیا گیا۔ اس کے بعد سفرینی نے حکام سے رابطہ کر کے کہا کہ اگر کوئی شخص اس جہاز کے قریب بھی آیا تو وہ اس برطانوی مسافر کو بھی گولی مار دے گا۔ اسی دوران VIRAF DAROGA نے کہا کہ جہاز پر ایک اٹینڈنٹس جہاز کے ریڈیو کو آن کر کے بات چیت کر سکتا ہے آئندہ بات چیت جہاز کے ریڈیو سے کی جائے۔ سفرینی واپس تھیکسٹن کے پاس گیا اور اس سے پوچھا کہ وہ کوئی مشروب پینا چاہتا ہے اس نے پانی مانگا اس پر اسے پوچھا گیا کیا وہ شادی شدہ ہے؟ پھر اس مسافر کو واپس سیٹ پر بھیج دیا گیا۔

رات 9 بجے جہاز کا مین پاور سسٹم آف ہو گیا جس سے جہاز کی تمام لائٹس بجھ گئیں اور

ایمرجنسی لائٹس آن ہوگئیں۔ایک بار پھر عقبی حصے میں بیٹھے ہوئے مسافروں کو اگلے حصے میں منتقل ہو جانے کا حکم دیا گیا۔جبکہ اگلا حصہ پہلے ہی فل تھا۔اس لیے مسافروں کو وہاں کھڑا رہنا پڑا۔

پاور سسٹم فیل ہو جانے کے بعد جہاز میں نیم تاریکی پھیلی ہوئی تھی۔اسی دوران ہائی جیکروں میں سے ایک نے ایک گرینڈ مسافروں کی طرف پھینکا اور پھر وہ اندھیرے میں مسافروں کی طرف رخ کر کے گولیاں چلانے لگے۔اس پر مسافروں نے جو نمبر 3 ایمرجنسی دروازے کے قریب بیٹھے ہوئے تھے یہ ایمرجنسی دروازہ کھول دیا اور جہاز سے باہر نکلنے لگے۔

نیرجا بھنوت نے ان حالات میں مسافروں کے طیارے سے اترنے میں مدد کی اور اپنا فرض پورا کیا۔اس کے بعد اسنے ہائی جیکروں کی گولیوں سے تین بچوں کو ان پر ڈھال بن کر گر کر بچایا۔اس گولیوں کی بارش میں 20 مسافر مارے گئے اور 100 کے قریب زخمی ہو گئے۔جہاز سے نکلنے والوں میں برطانوی مسافر تھیکسٹن بھی شامل تھا جو صرف چند گھنٹے پہلے اپنی موت کے انتہائی قریب پہنچ گیا تھا۔

اس جہاز کو ہائی جیکروں سے چھڑوانے کیلئے امریکہ نے بھی سپیشل ڈیلٹا فورس بھیجنے کا پروگرام بنایا تھا اور امریکی پاکستانی حکام سے اس سلسلے میں بات چیت کر رہے تھے مگر ہائی جیکروں کی فائرنگ اور مسافروں کے ہنگامی دروازوں سے نکلنے کے بعد سچوائشن بدل گئی اور پاکستانی کمانڈوز نے ہائی جیکروں پر جوابی فائرنگ شروع کر دی اور جہاز پر حملہ کر دیا۔یہ حملہ بریگیڈیئر جنرل ٹی ایم شاہ کی سرکردگی میں کیا گیا تھا 6 جولائی 1988ء کو پانچ افراد کو اس ہائی جیکنگ کے واقع میں ملوث ہونے پر سزائے موت سنائی گئی۔جو بعدازاں سزا میں تخفیف کر کے سزائے قید میں بدل دی گئی۔28 ستمبر 2001ء کو زید حسن سفرینی کو امریکی ادارے ایف بی آئی نے پاکستان سزائے قید سے رہا کیے جانے کے بعد بنکاک سے گرفتار کیا اور امریکہ لے جایا گیا۔جہاں اسے 160 سال قید کی سزا سنائی گئی۔امریکہ نے جہاز اغوا کرنے کی اس واردات کے پیچھے لیبیا کے کرنل قذافی کا ہاتھ بتایا تھا۔

1987ء لوٹ فلائٹ 5055

لوٹ فلائٹ 5055 LOT FLIGHT ایک روسی ساختہ طیارہ تھا 9 مئی 1987ء کی صبح یہ پولینڈ کے درالحکومت کے نواح میں واقع ایک جنگل میں گر کر تباہ ہوگیا۔ اس میں سوار تمام 183 افراد ہلاک ہوگئے۔ یہ 1987ء کے فضائی حادثات میں سب سے زیادہ اموات کا حامل فضائی حادثہ تھا۔ اس پولینڈ کی سرزمین پر رونما ہونے والے فضائی حادثات میں سب سے زیادہ خوناک فضائی حادثہ بھی قرار دیا جاتا ہے۔ اس طیارے کا کپتان زیگ منٹ پال زیگ ایک 59 سالہ منجھا ہوا پائلٹ تھا اور اسے 19745 گھنٹے کی فلائٹ کا تجربہ تھا۔ اس طیارے پر سوار مسافروں میں سے 155 کا تعلق پولینڈ اور 17 کا تعلق امریکہ سے تھا۔

یہ ایک چارٹرڈ طیارہ تھا جو نیو یارک سٹی کے لئے اوکیسی ایئرپورٹ سے 10:15 منٹ پر صبح ٹیک آف کرنے کے بعد پولینڈ سے روانہ ہوا تھا۔ اس طیارے کو 33000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرنے کا پروگرام دیا گیا تھا ٹیک آف کے فوراً بعد اے ٹی سی کی طرف سے جلد از جلد 6000 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کا کہا گیا۔

10:20 پر اے ٹی سی نے پائلٹ کو کہا کہ جنٹلمین آپ ابھی تک مطلوبہ بلندی پر نہیں پہنچ سکے۔ آپ جہاں پرواز کر رہے ہیں اس علاقے میں ملٹری کے جہاز ٹریننگ کیلئے پرواز کر رہے ہیں اور اے ٹی سی کا ان سے کوئی رابطہ نہیں ہے۔ 10:31 منٹ پر دوبارہ ایئر کنٹرول نے پرواز 5055 سے رابطہ کیا اور بتایا کہ پرواز 170 آرہی ہے آپ فوراً بلندی پر چلے جائیے۔

اس پیغام کے ملنے پر پائلٹ نے 6000 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کے لئے انجنوں پر زیادہ سے زیادہ زور دیدیا۔ مگر اس روسی طیارے کے انجنوں کے نقص زدہ بیرنگ یہ تھرسٹ برداشت نہیں کر سکے اور انجن کے اندر اوور ہیٹنگ شروع ہوگئی جس کی وجہ سے انجنوں کا درجہ حرارت 1000 سنٹی گریڈ سے بڑھ گیا جو دھماکے کا سبب بن گیا۔ 10:41 منٹ پر روسی طیارے کے انجنوں میں دھماکہ ہوگیا اور ان میں آگ لگ گئی۔ اس وقت یہ طیارہ وارسکی نامی گاؤں کے اوپر سے گزر رہا تھا اوور ہیٹنگ سے ہونے والے اس دھماکہ سے جہاز کی شافٹ اڑ گئی اور اس پر لگی ہوئی ٹربائن ڈسک الگ ہوگئی۔ یہ ڈسک انتہائی تیز رفتاری سے نکل کر جہاز کے دو انجنوں کو مزید تباہ کرگئی۔ اس دھماکہ سے اڑنے والے ٹکڑوں نے جہاز کے ڈھانچ کو چھلنی کر دیا۔ اس کے فوراً

بعد عملے نے نوٹ کیا کہ ایلی ویٹر سسٹم فیل ہو گیا ہے۔ صرف VERTICAL TRIM کام کر رہی تھی۔ جہاز کے دو انجن فیل ہو چکے تھے۔ عملے کو ان انجنوں کے بند ہونے کی وجوہات کا علم نہ ہو سکا تھا۔ عملہ نے ہنگامی طور پر جہاز کو نیچے اتارنا شروع کر دیا۔ نزدیک ترین ایئر پورٹ جہاں اس طیارے کو لینڈ کیا جا سکتا تھا وہ GDANSK نامی ایئر پورٹ تھا۔ جہاز میں وہاں تک پہنچنے کے لئے ایندھن تو تھا مگر جہاز کا وزن ایندھن کی وجہ سے بہت زیادہ تھا۔ اس لیے جہاز کا رخ واپس وارسا کی طرف موڑ دیا گیا۔ جہاز کے الیکٹرانک سسٹم کو پہنچنے والے نقصان کی وجہ سے جہاز پر کنٹرول کرنے میں عملے کو مسائل کا سامنا کرنا پڑ رہا تھا۔ اس کے علاوہ عملے کو اس کا پتہ نہیں چل سکا تھا کہ جہاز کے کارگو کمپارٹمنٹ میں آگ بھڑ چکی ہے یہ آگ پھیلتی ہوئی اس فلائٹ کے آخری لمحات میں مسافروں کے کیبن تک پہنچ گئی تھی۔

وارسا میں پہلے اس جہاز کو ایک ملٹری ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی کوشش کی گئی مگر بعد ازاں واپس اوکیسی ایئر پورٹ پہنچنے کا فیصلہ کیا یا جو غلط ثابت ہوا اگر ملٹری ایئر پورٹ پر اس جہاز کو لینڈ کر لیا جاتا تو بہت سے مسافروں کی جان بچ سکتی تھی۔

کئی مورخین کا خیال ہے کہ طیارے کو واپس اوکیسی ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کا فیصلہ حکام نے کیا تھا۔

10:53 منٹ پر جہاز کے کارگو سیکشن میں ایک دھماکہ ہوا جس کی وجوہات غیر معلوم تھیں کہا جاتا ہے کہ یہ جہاز کے ایندھن کے ٹینک پھٹنے کی وجہ سے ہوا تھا۔

مسافر طیارے میں رونما ہونے والے ہنگامی صورتحال سے بخوبی آگاہ تھے ایک مسافر نے اپنے عہد نامہ جدید کے پہلے صفحہ پر لکھا کہ جہاز کو شدید نقصان پہنچ چکا تھا۔ خدایا اب کیا ہوگا؟ ہلینا ڈومریکا وارسا۔ وارسا ایئر پورٹ پر عملے نے جنوبی سمت سے لینڈ کرنے کا فیصلہ کیا اور رن وے 33 پر اترنے کے لئے جہاز کو 180 ڈگری پر موڑا مگر پھیلتی ہوئی آگ نے جہاز کے باقی ماندہ کنٹرول سسٹم کو بھی جامد کر دیا۔ جہاز کے لینڈنگ گیئر کو بھی باہر نہ نکالا جا سکا جہاز کے تباہ ہونے کے لمحات میں جہاز پر ابھی 32 کلو ایندھن موجود تھا۔

11:09 منٹ پر جہاز نے اچانک بائیں طرف مڑنا شروع کر دیا۔ جب یہ جہاز جوزفوسلا کے اوپر سے گزر رہا تھا تو جلتے ہوئے جہاز کی کئی جلتی ہوئی بیرونی اشیاء جہاز سے علیحدہ ہو کر اس گاؤں پر گریں اور اس علاقے میں آگ لگ جانے کا سبب بن گئی جہاز اب براہ راست

ناک کے بل زمین پر گرنے لگا تھا۔ وارسا ایئر پورٹ سے صرف 5700 میٹر دوری پر۔ آگ مسافروں کے کیبن تک پہنچ گئی۔ جس کی وجہ سے مسافر جہاز کی نوک والے حصے کی طرف بڑھے جس کی وجہ سے لڑکھڑاتے ہوئے طیارے کا توازن بگڑ گیا اور وہ عمودی غوطے میں پڑ گیا اور زمین سے ٹکرا کر پاش پاش ہو گیا ایک اور نظریے کے مطابق یہ جہاز فضا میں پھٹ گیا تھا اور اس کے ٹکڑے زمین پر گرے تھے۔

پولینڈ کی انویسٹی گیشن ٹیم نے اس طیارے کو پیش آنے والے حادثے کے اسباب میں لکھا تھا کہ اس طیارے کے ایک انجن کی شافٹ کے ٹوٹ جانے کی وجہ سے یہ حادثہ پیش آیا تھا جس کی وجہ سے پولینڈ کی لوٹ ایئر لائنز نے اپنے تمام 625-11 طیارے تبدیل کر کے نئے روسی ساخت کے طیارے 62MS-11 حاصل کر لئے ان طیاروں کے انجن بھی پہلے طیاروں کے انجنوں سے جدید اور بہتر تھے۔

1987ء ساؤتھ افریقن ایئرویز فلائٹ 295

28 نومبر 1987ء کو ساؤتھ افریقن ایئرویز کی فلائٹ 295 جو ایک 747 بوئنگ طیارہ تھا جسکا نام ہیلڈ برگ رکھا گیا تھا۔ یہ پرواز کارگو کمپارٹمنٹ میں آگ لگ جانے کی وجہ سے بحر ہند میں گر گئی تھی جس سے اس پر سوار ہر ذی روح ہلاک ہو گیا۔ اس جہاز کا بلیک باکس سمندر کی تہہ میں تلاش کیا گیا تھا۔ اس طیارے کی باقیات کو نکالنے کے لئے سمندر کی گہرائی میں آپریشن کیا گیا تھا جو کامیاب رہا تھا۔

ساؤتھ افریقہ ایئر لائنز کی یہ پرواز چیانگ کائی شیک انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے ماریشس میں سٹاپ اوور کرنے کے بعد جان سموئس ایئرپورٹ جوہانسبرگ ساؤتھ افریقہ جارہی تھی۔ اس پر 140 مسافر عملے کے 19 افراد سوار تھے اور تقریباً 47000 کلوگرام وزنی سامان بھی اس طیارے کے کارگو کمپارٹمنٹ میں رکھا گیا تھا۔

ٹیک آف کے 34 منٹ کے بعد اس پرواز نے ہانگ کانگ ایئر کنٹرول سے اس علاقے سے گزرنے کی کلیئرنس مانگی جو دی گئی۔

اسی دوران اس جہاز کے کارگو کمپارٹمنٹ میں کہیں آگ لگ گئی اس طیارے میں کارگو کمپارٹمنٹ مین ڈیک MAIN DECK پر ہی واقع ہوتا ہے۔ اس لئے اس میں آگ لگ جانے سے مسافروں کے کیبن میں دھواں پھیل جاتا تھا۔ جب یہ فلائٹ ماریشس کے قریب پہنچی تو اس نے ماریشس ایئر کنٹرول سے رابطہ کیا اور اسے اپنی کیفیت سے آگاہ کیا مگر ایئرپورٹ اتھارٹی نے اس کی رپورٹ کو سمجھنے میں غلطی کی اور یہ فلائٹ سمندر میں جا گری اور امریکی بحریہ نے حادثے کی اطلاع ملتے ہی ڈیگو گارشیا سے اپنے P-3 طیارے بھیجے جو امدادی کارروائی اور ملبے کو تلاش کرنے کے لئے ایک اہم طیارے ہیں۔

حادثے کے 12 گھنٹے بعد جائے حادثہ پر جہاز کے ملبے کے کچھ اجزاء سمندر کی سطح پر تیرتے ہوئے نظر آئے جنوبی افریقہ نے بھی اپنے بحری جہاز اس جہاز کو تلاش کرنے اور متوقع زندہ افراد کو بچانے کے لئے بھیجے۔ اس جہاز کا ملبہ سونار سسٹم کی مدد سے سمندر کی تہہ میں دو دن بعد ملا تھا۔

بعد ازاں اس طیارے کو پیش آنے والے حادثہ کے متعلق بہت سے نظریات پیش کیے گئے تھے جن میں اس طیارے میں ایٹم بم کو تیار کرنے کا سامان یا سرخ مرکری وغیرہ لوڈ کیے گئے تھے جو اس آتشزدگی کا سبب بنے تھے۔

1987ء کورین ایئر فلائٹ 858

کورین ایئر لائنز کی فلائٹ 858 ایک شیڈولڈ بین الاقوامی مسافر بردار پرواز تھی جو بغداد عراق اور سیول جنوبی کوریا کے مابین پرواز کرتی تھی۔ 29 نومبر 1987ء کو یہ جہاز اس روٹ پر پرواز کرتا ہوا عین فضا میں پھٹ کر تباہ ہوگیا۔ اس طیارے میں بم نصب کیا گیا تھا جو مسافروں کے کیبن کی سیٹوں میں تھا۔ یہ بم دوران پرواز پھٹ جانے سے یہ طیارہ تباہ ہوگیا۔

کورین ذرائع کے مطابق اس جہاز پر یہ بم دو شمالی کوریا کے ایجنٹوں نے نصب کیا تھا یہ دونوں ایجنٹ اس جہاز کے ابوظہبی میں پہلے سٹاپ اوور کے دوران جہاز سے اتر گئے یہ جہاز جب بحیرہ انڈیمان پر پرواز کر رہا تھا اور بنکاک میں دوسرا اسٹاپ اوور کرنے والا تھا کہ یہ بم پھٹ گیا۔ اور اس کے ساتھ ہی یہ جہاز تباہ ہوگیا۔ اس طیارے پر سوار تمام 104 مسافر اور عملے کے 11 افراد اس حادثے میں مارے گئے۔

29 نومبر بروز اتوار کورین ایئر لائنز کا منیجنگ ڈائریکٹر چاولی چو اپنے گھر پر چھٹی گزار رہا تھا کہ اچانک اس کے گھر کے ٹیلیفون کی گھنٹی بجی اس کے ایک ماتحت افسر نے اطلاع دی کہ کورین ایئر کی بغداد سے آنے والی پرواز 858 بنکاک نہیں پہنچ سکی اور لاپتہ ہوگئی ہے۔

چاولی چو فوراً اپنے دفتر پہنچا تو اسے پتہ چلا کہ کورین ایئر لائنز کا بوئنگ 707 جو گزشتہ شب بغداد سے روانہ ہوا ہوا تھا اتوار کی صبح اس نے پہلا سٹاپ اوور ابوظہبی میں کیا اور پھر یہ سیول کے لیے روانہ ہوگیا۔ سیول پہنچنے سے پہلے اس طیارے کو ایندھن لینے کے لیئے بنکاک میں اترنا تھا۔ دوپہر 2 بجے کے قریب یہ طیارہ جب 37000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا تو اسکے کپتان نے بنکاک ایئر کنٹرول کو خیریت کی اطلاع دیتے ہوئے بتایا تھا کہ وہ پینتالیس منٹ بعد بنکاک پہنچنے والا ہے۔

اس ریڈیائی رابطہ کے صرف چند منٹ بعد ایک ٹائم بم جو ٹرانسسٹر ریڈیو کی شکل کا تھا اور جہاز کی سیٹ 7A کے اوپر ایک شاپنگ بیگ میں لپیٹ کر رکھا گیا تھا۔ مقررہ وقت پر پھٹ گیا اور یہ جہاز مع اپنے مسافروں اور عملے کے ارکان کے ٹکڑے ٹکڑے ہو کر سمندر میں گر گیا۔

منیجنگ ڈائریکٹر جو حیران تھا کہ فلائٹ 858 کے پائلٹ نے اس طیارے کے کرش ہونے سے پہلے S.O.S کیوں نشر نہیں کیا تھا؟ وہ یہ کام جہاز کے تباہ ہونے سے صرف 2 یا تین

پہلے بھی کر سکتا تھا۔ یہ کورین پائلٹ 5000 گھنٹے کی پرواز کا تجربہ رکھتا تھا اور ایک منجھا ہوا تھا اس جہاز کی تفصیلی جانچ پڑتال بھی حال ہی میں ہوئی تھی۔ چاولی چو اور دیگر افسران کو یقین تھا کہ کپتان کی اطلاع نہ دینے کی صرف ایک وجہ ہو سکتی ہے کہ جہاز دہشت گردی کا شکار ہو گیا تھا یا جہاز پر رکھے گئے کسی بم کے رکھے جانے سے آناً فاناً تباہی کا شکار ہو گیا تھا۔

چارلی کے مفروضے کے مطابق اس فلائٹ کو سبوتاژ کیا گیا تھا اس نے ان تمام مسافروں کی فہرست منگوائی جو اس جہاز سے ابوظہبی میں سٹاپ اوور کے دوران اتر گئے تھے۔ فہرست سے پتہ چلا کہ ان میں سے بیشتر عرب تھے تاہم ایک جاپانی جوڑا بھی ابوظہبی میں اترا تھا ان کے نام مسٹر شینشی اور مس مایومی تھے وہ دونوں جاپانی پاسپورٹوں پر سفر کر رہے تھے۔

جب ان دونوں کے پاسپورٹ نمبر جاپانی حکومت کو بھجوائے گئے تو پتہ چلا کہ یہ دونوں جعلی پاسپورٹ پر سفر کر رہے تھے یہ جوڑا اب ابوظہبی سے بحرین منتقل ہو چکا تھا۔ اور وہاں ہوٹل انٹرکونٹی نینٹل میں قیام پذیر تھا۔

چاولی چو نے کورین حکومت کے ذریعے بحرین کی حکومت سے رابطہ کیا اور انہیں اس مشکوک جوڑے کو گرفتار کرنے کا کہا۔ دوسرے یہ جوڑا جب بحرین ایئرپورٹ پر روم جانے کے لئے پہنچا تو بحرین کی پولیس نے انہیں گرفتار کرنے کی کوشش کی اس پر مسٹر شینشی۔ نے اپنی جیب سے ایک زہر آلود سگریٹ نکالا اور ایک مایومی کو پیش کیا اور دوسرا خود سلگا لیا۔ ان سگریٹوں میں سائینائیڈ زہر کے کیپسول چھپائے گئے تھے شینشی نے جلدی سے وہ زہریلا کیپسول نگل کر خودکشی کر لی جبکہ سکیورٹی افسر نے مایومی کے منہ سے مکا مار کر وہ سگریٹ گرا دیا۔ تاہم مایومی اس زہر کے اثر سے بے ہوش ہو گئی اسے ہسپتال میں تین دن کے بعد ہوش آیا مگر اس نے زبان کھولنے سے انکار کر دیا۔ اس پر حکومت بحرین نے اسے کوریا کے حوالے کر دیا۔ 15 دسمبر کو مایومی اپنے ساتھی کی لاش کے ساتھ سیول بھجوائی گئی۔ مایومی نے سیول میں تفتیش کے دوران ہر ممکن کوشش کی کہ اصل راز راز ہی رہے مگر عورت ہونے کی حقیقت سے کمزور ہونے کی وجہ سے آخر اس نے اپنے جرم کا اقرار کر لیا اور بتایا کہ مسٹر شینشی اور وہ شمالی کوریا کی حکومت کے لیے کام کرتے تھے اور اسی حکومت کے ایما پر انہوں نے ایک ریڈیو ٹرانسسٹر میں ٹائم بم چھپا کر اس جہاز میں رکھا تھا۔

1988ء ایران ایئر کا طیارہ امریکہ نے مار گرایا

3 جولائی 1988ء کو امریکی بحری بیڑے کے جہاز ونسینس Vincennes نے دن کی روشنی میں صبح 10 بجے کے قریب ایران ایئر کی فلائٹ 655 جو ایک ایئر بس تھی کو ایک جنگی مقاصد کا طیارہ سمجھتے ہوئے میزائل مار کر خلیج فارس میں گرادی۔ اس مسافر بردار جہاز میں 290 افراد سوار تھے۔ جن میں تہران میں پاکستان کے نیول اتاشی اور ان کے بیوی بچے بھی شامل تھے۔ اس جہاز کو ایک کہنہ مشق ایرانی پائلٹ کیپٹن رضایان اڑا رہا تھا۔ یہ جہاز بندر عباس سے دوبئی جا رہا تھا۔ اس مسافر بردار ایئر بس کو امریکی بحریہ کے کیپٹن ول راجرز نے غلطی سے F14 لڑاکا جنگی جہاز سمجھ لیا تھا حتیٰ کہ ایئر بس کی لمبائی 177 فٹ تھی جبکہ F14 طیارہ 62 فٹ لمبا ہوتا ہے۔

یہ حادثہ ایک سال پہلے رونما ہونے والے ایک خلیجی حادثے کے پس منظر کی وجہ سے رونما ہوا تھا۔ 17 مئی 1981ء کو ایک امریکی بحری جہاز خلیج فارس میں اپنے معمول کے مطابق گشت پر تھا کہ ایک عراقی فضائیہ کے لڑاکا طیارے نے اسے تیل بردار ایرانی طیارہ سمجھتے ہوئے اس پر دو میزائل داغ دیئے تھے جس سے نہ صرف جہاز کو شدید نقصان پہنچا تھا بلکہ 37 افراد ہلاک اور 221 افراد شدید طور پر زخمی ہو گئے تھے۔ چونکہ اس امریکی بحری جنگی جہاز کے کپتان نے عراقی طیارے کو چھوڑ کر غفلت کی تھی اس لیے اسے جبری طور پر ریٹائر کر دیا گیا تھا۔ اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد امریکی حکام نے اپنے بحری بیڑے کو ہدایات دی تھیں کہ شناخت نہ ہونے پر وہ 20 میل کے دائرے میں کسی بھی ہوائی جہاز پر فائرنگ کر سکتے ہیں۔ یہی اجازت ایرانی مسافر بردار جہاز کے مار گرائے جانے کا سبب بنی تھی۔ آبنائے ہرمز اپنے تنگ ترین مقام پر صرف 21 ناٹیکل میل کشادہ ہے اس آبنائے میں سے گزرنے والے بحری جہازوں کو اس آبنائے میں ٹھہر کر گزرنا پڑتا ہے کیونکہ یہ ایران اور عمان دونوں کے زیر انتداب ہے۔ ایران، عراق جنگ کے دوران اکثر ایرانی گارڈ اس آبنائے میں سے گزرنے والے جہازوں کا معائنہ کرتے تھے کہ کہیں یہ عراق کے لیے اسلحہ تو نہیں لیجا رہے۔ اگرچہ یہ معائنہ ایرانی حدود سے گزرنے والے جہازوں کے لئے قانونی حیثیت رکھتا تھا مگر اس سے اس علاقے میں بے چینی پھیلی تھی۔

3 جولائی 1988ء کو ایران ایئر کی فلائٹ 655 جو ایک ایئر بس A300B2 تھی بندر عباس ایئر پورٹ سے ایرانی وقت کے مطابق صبح 10:17 پر روانہ ہوئی یہ اپنے مقررہ شیڈولڈ

روانگی ٹائم سے تقریباً 28 منٹ تاخیر سے ٹیک آف کے بعد یہ پرواز بندر عباس ایئر کنٹرول کی ہدایات کے مطابق خلیج پر پرواز کرنے لگی۔ یہ پرواز ایک کمرشل فضائی راستہ AMBER59 جو ایک 20 میل کشادہ فضائی راستہ تھا اور بندر عباس سے براہ راست دوبئی تک چلا گیا تھا محو پرواز تھی۔ یہ پرواز 14000 فٹ کی بلندی پر تھی اور اس کا دورانیہ پرواز بھی مختصر تھا۔ اس طیارے سے دشمنوں اور دوستوں کو اپنی شناخت کرانے کے لیے انگریزی زبان میں ریڈیائی سگنل نشر کیے جا رہے تھے۔ 3 جولائی صبح امریکی بحری جہاز ونسینس کیپٹن ولیم سی روجر 111 کی کپتانی میں اپنے معمول کے گشتی دورے پر تھا اور آبنائے ہرمز سے گزر رہا تھا۔ اسی دوران جہاز ونسنسکے ایک ہیلی کاپٹر پر ایک ایرانی گشتی لڑاکا کشتی نے فائرنگ کی جس پر وینسنس ان ایرانی جنگی کشتیوں کے خلاف جوابی کارروائی کرنے کے لیے ان کی طرف مڑا اس دوران ایرانی گشتی کشتیاں عمان کی بحری حدود کو پامال کرتے ہوئے عمانی سمندر میں داخل ہوگئی اس پر عمان کی رائل بحریہ کے جنگی جہازوں نے انہیں عمانی سمندر سے نکل جانے کا کہا۔ اسی دوران امریکی جہاز ان ایرانی جنگی کشتیوں کا تعاقب کرتا رہا۔

اسی دوران امریکی بحری جہاز کے افسران کے مطابق ایران ایئر کا مسافر بردار طیارہ انہیں اپنے بحری جہاز کیطرف آتا ہوا اور بلندی سے نیچے اترتا ہوا محسوس ہوا جس پر امریکی بحری جہاز نے اس ایرانی طیارے کو غلطی سے F14 لڑاکا طیارہ سمجھتے ہوئے اس پر دوزمین سے فضا میں مار کرنے والے دو میزائل داغ ڈالے جس سے مسافر بردار طیارہ فضا ہی تباہ ہوگیا اور اس پر سوار تمام افراد ہلاک ہو گئے۔

اس فضائی حادثے کے بعد عالمی رائے عامہ میں مباحثہ کا آغاز ہوگیا ایران اس امریکی حملے کو ایک وحشیانہ حملہ قرار دیا۔ ایران کے اس وقت وزیر خارجہ جناب علی اکبر ولائتی نے اقوام متحدہ کی سیکورٹی کونسل کو امریکہ بحریہ کے اس وحشیانہ حملے کی مذمت کرنے کی اپیل کی اور کہا کہ یہ حملہ جان بوجھ کر کیا گیا ہے اور کسی غلط فہمی کا نتیجہ نہیں ہے۔ اسے امریکہ بحریہ کا انسانیت کے خلاف ایک جرم قرار دیا جائے۔ مگر جارج بش نے جو اس وقت امریکہ کا نائب صدر تھا اپنی بحریہ کا دفاع کیا اور اس کارروائی کو غلط فہمی کی بنا پر کی گئی کارروائی قرار دیا۔

ایرانی حکومت نے اس فضائی حادثے کی یاد میں 11 اگست 1988ء کو ایک یادگار ڈاک ٹکٹ جاری کیا جس میں ایرانی مسافر بردار ایئر بس کو امریکی بحریہ کے میزائل کا نشانہ بنتے ہوئے دکھایا گیا تھا۔

1988ء پاکستان کی فضائی تاریخ کا اہم ترین حادثہ

17 اگست 1988ء کو صدر پاکستان کا سی 130 صبح سویرے چک لالہ ایئر بیس سے روانہ ہوا اور تقریباً 9:30 پر بہاولپور ایئر پورٹ پر پہنچ گیا۔ اس طیارے میں صدر پاکستان ضیاء الحق کے ساتھ اور کئی اہم فوجی افسران اور جرنیل بھی سوار تھے۔ اس کے علاوہ پاکستان میں امریکہ کے سفیر جناب رافائیل او، امریکی ملٹری اتاشی بریگیڈیئر جنرل واسم بھی اس طیارے کے واپسی کے سفر میں اس پر سوار ہو گئے تھے۔

ایک نیا امریکی ٹینک پاکستان لایا گیا تھا بہاولپور کیقریب اس ٹینک نے اپنی کارکردگی کا مظاہرہ کرنا تھا۔ صدر پاکستان کو اس سے ٹینک میں ذاتی دلچسپی تھی اس لئے وہ اس کی کارکردگی کا مظاہرہ دیکھنے کے لیے اپنے صاحب حیثیت فوجی جنرلوں کے ساتھ تشریف لائے تھے۔ جن میں جنرل اختر عبدالرحمن چیئرمین جوائنٹ چیف آف سٹاف کمیٹی، محمد افضال چیف آف دی جنرل اسٹاف، میجر جنرل محمد شریف ناصر، میجر جنرل محمد حسین اعوان اور دیگر کئی اعلیٰ فوجی افسران شامل تھے۔ اتنے جنرلوں کا ایک ساتھ جہاز میں سوار ہونا بھی فوجی ضابطوں کے خلاف تھا۔ صدر کے طیارے کے بہاولپور پہنچنے سے کوئی 20 منٹ پہلے جنرل مرزا اسلم بیگ وائس چیف آف آرمی سٹاف اپنے خصوصی طیارے سے صدر پاکستان کے بہاولپور میں استقبال کے لئے بہاولپور پہنچ گئے تھے۔ پھر بہاولپور ایئر پورٹ سے صدر ہیلی کاپٹر میں سوار ہو کر وائس چیف آف آرمی کے ساتھ اس علاقے میں پہنچے جہاں ٹینکوں کی مشقوں کا انتظام کیا گیا تھا۔ اس جگہ صدر کا استقبال امریکی سفیر رافیل امریکی ملٹری اتاشی بریگیڈیئر واسم اور امریکی ٹینک ساز کمپنی کے اعلیٰ نمائندوں نے کیا۔ یہاں صدر نے نئے امریکی ٹینک کا معائنہ کیا اور ٹینک ساز کمپنی کے نمائندوں سے اس کی کارکردگی کے متعلق پوچھا صدر پاکستان کو ٹینک ساز کمپنی نے اس ٹینک کا ایک سکیل ماڈل شیشے کے شوکیس میں پیش کیا گیا۔ ڈھائی گھنٹے تک اس ٹینک کی کارکردگی کا مظاہرہ دیکھنے کے بعد صدر پاکستان واپس بہاولپور تشریف لے گئے اور دوپہر کے کھانے کے بعد واپسی کے سفر کے لیے تیار ہوئے جو ان کی زندگی کا آخری سفر ثابت ہوا۔

امریکی سفیر اور امریکی ملٹری اتاشی ایک خصوصی طیارے سے بہاولپور آئے تھے واپسی میں صدر کی خواہش کا احترام کرتے ہوئے وہ بھی صدر کے طیارے میں ان کے ہمراہ سوار

ہوئے یہاں مرزا اسلم بیگ کو بھی صدر نے اپنے طیارے میں سفر کی دعوت دی تھی اور کہا تھا کہ آپ تو شاید اپنے طیارے میں نہیں آئیں گے اس پر مرزا اسلم بیگ نے کہا جی سر میرے ساتھ کچھ اور لوگ بھی ہیں۔

صدر کے c130 جہاز کے ٹیک آف کرنے کے بعد مرزا محمد اسلم بیگ کا طیارہ بھی اسلام آباد کے لیے روانہ ہوا۔ ابھی یہ طیارہ کچھ ہی دور گیا تو اچانک اس طیارے کے پائلٹ کرنل منہاج نے مرزا اسلم بیگ کو اطلاع دی کہ ان کا رابطہ صدر کے طیارے سے ٹوٹ گیا ہے اور دیگر گراؤنڈ اسٹیشنوں سے بھی صدر کے طیارے کے ساتھ رابطہ ٹوٹنے کی اطلاع ملی ہے۔ تھوڑی دیر بعد کرنل منہاج نے مرزا محمد اسلم بیگ کو خبر دی کہ شاید صدر کا C130 طیارہ بہاولپور برج کے قریب ہی کہیں گر کر تباہ ہو گیا ہے۔ اس کی تصدیق کے لیے کرنل نے اپنے طیارے کا رخ واپس بہاولپور کی طرف موڑ لیا۔ کچھ لمحوں بعد اسے بہاولپور برج کیقریب ہی ایک مقام سے دھوئیں کے مرغولے بلند ہوتے ہوئے نظر آئے۔ کرنل نے جب نیچے دیکھا تو اسے c130 کا ملبہ زمین پر بکھرا ہوا نظر آیا اور جہاز کے تباہ شدہ ڈھانچے میں آگ لگی ہوئی نظر آئی۔

بہاولپور کی ایک مضافاتی بستی لال کمال میں حج کر کے واپس آنے والے ایک حاجی صاحب کے اعزاز میں ایک تقریب منعقد ہو رہی تھی۔ کہ اچانک جہاز کے زمین پر گرنے سے ایک زبردست دھماکے کی آواز سنی گئی لوگ جہاز کے گرنے کے مقام کی طرف بھاگے تاہم جہاز کی باقیات کو اتنی شدید آگ لگی ہوئی تھی کہ کسی شخص کو جہاز کے قریب آنے کی جرات نہ ہوئی آگ بجھانے والی گاڑیاں پہنچنے کے بعد بھی رات دس بجے تک آگ بجھانے کی کوشش جاری رہی۔

اس حادثے کی تفتیش وتحقیقات پاک فضائیہ کے ماہرین کے سپرد کی گئی۔ 17 اکتوبر 1988ء کو پاک فضائیہ کے ماہرین کی یہ تفتیشی رپورٹ منظر عام پر آئی۔ اس تفتیش کے مشورے کے لئے لاک ہیڈ کمپنی امریکہ سے مشیر بلائے گئے تھے جن کے مطابق طیارے کی دیکھ بھال میں بھی کوئی نقص نہیں تھا۔ کیونکہ چک لالہ ایئر بیس سے روانگی سے پہلے اس طیارے کا تفصیلی معائنہ کیا گیا تھا اس حادثے کی سب سے بڑی وجہ تخریب کاری کو قرار دیا گیا یا پھر میٹریل یا اسٹکچر فیلیئر اس حادثے کا سبب تھا۔

یہ بھی بات ریکارڈ پر ہے کہ اس حادثے سے پہلے کم از دو ممالک نے خطرناک نتائج بھگتنے کی دھمکی دی تھی۔ یہاں تک کہ ایک سابق سینئر وزیر کے مطابق یہ حادثہ کسی گہری سازش کا نتیجہ تھا۔

چونکہ حادثے سے پہلے جہاز کے کپتان نے کوئی خطرے کا سگنل نشر نہیں تھا اس لیے اس بات کا امکان غالب تھا کہ اس جہاز پر دوران پرواز کوئی دھماکہ ہوا تھا یا کوئی بم پھٹا تھا جس کے بعد پائلٹ اور عملے کو تھوڑا سا بھی وقت نہیں ملا اور وہ مسافروں کے ساتھ ہی چشم زدن میں ہلاک ہو گئے اور جہاز بے قابو ہو کر زمین پر آ گرا اگرچہ C130 کو رن وے کے علاوہ کسی بھی ہموار میدان میں لینڈ کیا جا سکتا ہے مگر شاید ایمرجنسی لینڈنگ کا بھی موقع ہی نہیں ملا تھا۔

یہ بھی ممکنہ تھا کہ یہ حادثہ اسٹرکچر فیلیئر کی وجہ سے پیش آیا مگر اس کا کوئی ثبوت نہیں ملا البتہ سرکاری رپورٹ کے مطابق صرف ایک عینی شاہد نے جہاز کے پیچھے سے دوران پرواز دھواں نکلتے دیکھا تھا۔ اس لیے یہ بھی امکان ہے کہ شاید دوران پرواز جہاز میں آگ لگ گئی تھی۔

جہاز میں بجلی پیدا کرنے کا ایک اپنا نظام ہوتا ہے۔ حادثہ سے پہلے جہاز کا بجلی کا نظام پوری طرح کام کر رہا تھا مگر حادثے کے بعد جہاز کے اکثر آلات ٹوٹ پھوٹ گئے تھے کہ ان سے کسی بات کا اندازہ لگانا مشکل تھا جہاز کے انجنوں کے معائنہ کے بعد یہ پتہ بھی چلا کہ حادثے سے پہلے تمام انجن صحیح طور پر کام کر رہے تھے۔ اسی وجہ سے اسٹرکچر فیلیئر کا بھی کوئی ثبوت نہیں ملا تھا۔

جہاز کے ملبے سے کسی بم یا میزائل کے ٹکڑے بھی نہیں ملے تھے جن سے تفتیشی جماعت نے اس بات پر بھی ہر پہلو سے غور کیا کہ کہیں جہاز کے عملے کی غلطی سے تو یہ حادثہ پیش نہیں آیا؟

یا دوران پرواز پائلٹ کا ہارٹ فیل تو نہیں ہو گیا تھا مگر دونوں پائلٹوں کی صحت اچھی حالت میں تھی اس کا کوئی امکان نہیں تھا۔ نہ ہی کسی انسانی غلطی کا کوئی ثبوت مل سکا تھا۔

بہر حال یہ آج بھی ایک معمہ ہے شاید آئندہ اس کے راز سے کبھی پردہ اٹھ جائے۔ البتہ تفتیشی رپورٹ سے اتنا ضرور پتہ چلتا ہے کہ صدر کا طیارہ دہشت گردی کا شکار ہوا تھا جو دوران پرواز اس طیارے کے اندر ہی رونما ہوئی تھی۔

1988ء لاکربی بمبنگ کا واقعہ

21 دسمبر 1988ء کو اسکاٹ لینڈ کے قصبے لاکربی میں کرسمس کی آمد آمد تھی او کربی کے باسی کرسمس کی روایات کے مطابق اپنے گھر سجانے میں مصروف تھے۔ نیو یارک جانے والے پان ایم کے بوئنگ 747 میں عین اس قصبے کے اوپر سے گزرتے ہوئے ایک بم دھماکہ ہو گیا اس حادثے میں عملے کے ارکان سمیت 259 افراد ہلاک ہو گئے۔ اس کے علاوہ قصبے کے آبادی والے حصے پر اس جہاز کے گرنے سے زمین پر موجود گیارہ افراد بھی ہلاک ہو گئے۔

اس طیارے میں دھماکہ خیز مواد سیمٹیکس سے بنے ہوا ایک بم ایک شیبا ریڈیو کیسٹ پلیئر میں چھپا کر رکھا گیا تھا۔ اس ریڈیو کیسٹ پلیئر کو بچوں کے کپڑوں میں لپیٹ کر ایک سوٹ کیس میں پیک کیا گیا تھا۔ یہ سوٹ کیس پان ایم کی فلائٹ 103 کے فارورڈ لگیج ہولڈ سے جہاز کی بائیں سمت میں رکھا ہوا تھا۔ اس ہلاکت انگیز سامان کو پان ایم کی فلائٹ پر فرینکفرٹ ایئر پورٹ سے رکھا گیا تھا۔ تاہم احتیاط نہ برتتے ہوئے اس سوٹ کیس کو جہاز پر رکھے جانے سے پہلے نہ تو ایکسرے کیا گیا اور نہ ہی کھول کر اس میں رکھے گئے سامان کی پڑتال کی گئی اور نہ ہی کسی مسافر سے میچ کیا گیا۔

1990ء سے برطانیہ کے فضائی حادثات کی تفتیش کرنے والے ایک ادارے نے اس حادثے کے بارے میں جو تفتیش رپورٹ شائع کی تھی اس میں لکھا گیا تھا کہ

اس جہاز کی تباہی کا سبب براہ راست طور پر ایک دھماکہ خیز آلہ تھا...... جس میں اتنا طاقور دھماکہ خیز مواد رکھا گیا تھا کہ اس دھماکے سے جہاز کی دیوار اور کیبن فلور میں بڑے بڑے شگاف پڑ گئے تھے۔ دھماکے کے صرف چند سیکنڈ بعد جہاز کا اگلا حصہ اور پچھلا حصہ اس سے علیحدہ ہو کر زمین پر آ گرا تھا۔ یہ جہاز 19000 فٹ کی بلندی سے 9000 فٹ کی بلندی تک صحیح حالت میں تھا مگر اس کے بعد اس کے ٹکڑے ٹکڑے ہو گئے تھے۔ 31 ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے اس جہاز پر یہ دھماکہ ہوا جس کے بعد اگلا حصہ ٹوٹ جانے کی وجہ سے مسافر طیارے سے باہر گرنے لگے تھے۔ دھماکے میں فوری طور پر نہ مرنے والے لوگ زمین پر گرنے سے پہلے فضا ہی میں مر گئے تھے۔ یہ دنیا میں رونما ہونے والے فضائی حادثات کی تاریخ کا سب سے خوفناک منظر تھا جس میں انسانی لاشیں آسمان سے بارش کی طرح برس رہی تھیں۔ بہت سے انسانی لاشے جہاز

کی سیٹوں سے بندھے ہوئے تھے۔ لاکربی کے گھروں کے صحن، مکانوں کی چھتیں، سنسان گلیاں، گھروں کے عقبی صحن اور درخت بھی لاشوں سے اٹے پڑے تھے۔ ایک انسانی لاش کھیتوں میں چرنے والی ایک بھیڑ پر گرا جس سے وہ بھیڑ فوری طور پر ہلاک ہوگئی۔ آسمان سے لاشیں برسنے کے علاوہ جہاز کے ٹکڑے بھی گنجان آبادی والے علاقے پر گرے جہاز کا مین ٹینک پھٹ کر ایک مکان کی چھت پر گرا جس سے اس گھر میں آگ لگ گئی اور اندر موجود ہر افراد جل کر راکھ ہوگیا۔ جہاز کے ایک ونگ نے لاکربی کے کئی محلوں کو ملبے کے ڈھیروں میں تبدیل کر دیا۔ جو کاریں اس قصبے کی سڑکوں سے گزر رہی تھیں وہ جہاز کے جلتے ہوئے ٹکڑوں کے گرنے سے اس بری طرح جلیں کہ ان کی نمبر پلیٹیں اور سوار انسانوں کی مسخ لاشوں کو شناخت کرنا مشکل ہوگا۔

قصبے کی گلیوں میں جلتے ہوئے ٹکڑے پڑے تھے اور ہر طرف آگ ہی آگ پھیلی ہوئی تھی اور گھروں کے باہر شعلے آسمان سے باتیں کر رہے تھے۔

اس حادثے کا ایک چشم دید گواہ ایک کسان جم ولسن تھا جو لاکربی سے تین میل کے فاصلے پر رہتا تھا اس نے بتایا کہ اچانک دھماکے کی آواز سے اس کے گھر کے بام و در ہل گئے۔ وہ گھر سے باہر نکلا تو اس نے دیکھا کہ ایک کھیت میں ایک جہاز کا نوز سیکشن مرطوب زمین میں دھنسا ہوا ہے۔ اس نوز سیکشن پر جہاز کا نام میڈ آف دی سیز لکھا ہوا تھا۔ جہاز کے اس نوز سیکشن میں کاک پٹ واقع ہوتا ہے۔ اس جہاز کے کاک پٹ میں موجود جہاز کا سارا عملہ مردہ حالت میں اپنی اپنی سیٹوں پر بیلٹوں سے بندھا بیٹھا تھا جبکہ نوز سیکشن کے باہر کھیتوں میں کئی اور افراد کی لاشیں بریدہ حالت میں بکھری ہوئی تھیں۔

اگلی صبح تقریباً ایک ہزار افراد پر مشتمل امدادی جماعتیں اور سینکڑوں ہیلی کاپٹروں نے دس میل کے دائرے کے اندر اندر پھیلی ہوئی بکھری لاشوں کو تلاش کرنے کا کام شروع کر دیا۔ لاشیں جہازوں کی سیٹوں سمیت گھروں کی چھتوں سے لٹک رہی تھیں۔ لاشوں کی تلاش اور شناخت کے کام کے ساتھ ہی اس حادثے کی تفتیش کا کام بھی شروع ہوگیا اور تفتیشی ٹیم لاکربی پہنچ گئی۔

اتفاق سے تباہ شدہ جہاز کے دونوں بلیک باکس یعنی فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر اور کاک پٹ وائس ریکارڈر صحیح حالت میں پڑے مل گئے تاہم ان کے معائنے سے تحقیقاتی ٹیم کو اس کے کام میں کوئی خاص مدد نہیں ملی۔ اس جہاز کی مرمت کا ریکارڈ چیک کرنے کے بعد تحقیقاتی ٹیم کو شک گزرا کہ شاید یہ طیارہ اسٹرکچر فیلیئر کا شکار ہوا ہے۔ کیونکہ یہ ایک پرانا ہوائی جہاز تھا اور 1970ء سے تیار کیے جانے والے پہلے 19 جمبو جیٹ 747 طیاروں میں سے ایک تھا۔ 1986ء میں

دوران پرواز اس طیارے کی بیرونی سطح پر اس جگہ پر کریک کے نشان نمودار ہو گئے تھے جہاں سے نوز سیکشن الگ ہو کر گرا تھا۔ مگر جہاز کے ملبے کے ٹیسٹوں نے اس بات کی نفی کر دی کہ یہ طیارہ اسٹرکچر فیلیئر کی وجہ سے تباہ ہوا تھا ٹیسٹوں سے اس بات کی تصدیق ہو گئی کہ یہ جہاز مسافروں کے سامان میں رکھے گئے ٹائم بم کے پھٹنے سے تباہ ہوا ہے۔ یہ بم جیسا کہ پہلے ذکر آیا سمٹیکس نامی پلاسٹک سے بنایا گیا تھا۔ سمٹیکس ایکسریز کے ذریعے نہ نظر آنے والے بموں کی تیاری میں استعمال کیا جاتا تھا۔ چیکوسلواکیہ میں تیار کیے جانے والے اس پلاسٹک سے فلائٹ 103 کے مسافروں کو ملا کر کل 738 فضائی مسافروں کی جان لی گئی۔ یاد رہے کہ جون 1985ء میں ایئر انڈیا کا جمبو جیٹ اڑانے کے لیے اسی قسم کا بم استعمال کیا گیا تھا۔ اس کے علاوہ مارچ 1986ء میں قاہرہ سے ایتھنز جانے والے طیارے پر بھی اسی ساخت کا بم پھٹا تھا۔ جس میں 4 شخص ہلاک اور طیارے کو بخیریت لینڈ کر کے بچا لیا گیا تھا اور کئی فلائٹ بھی اس بم تکنیکی کا شکار ہوئیں تھیں۔

فلائٹ 103 کو پیش آنے والے اس لاکربی ایکسیڈنٹ کے تیسرے دن یعنی 23 دسمبر کی صبح کو لندن میں ایک نیوز ایجنسی کے دفتر میں ٹیلی فون کر کے اس جہاز کی تباہی کی ذمہ داری ایران کی پاسداری انقلاب اسلامی نامی جماعت نے قبول کر لیں تھیں اور بتایا تھا کہ امریکہ نے جولائی 88 میں ایران کے مسافر بردار ایئر بس کو تباہ کیا تھا یہ اس کا جواب ہے۔ پاسداری ایران نے امریکہ کو مزید دھمکی دی تھی کہ اگر اس نے شاہ ایران کے بیٹے رضا شاہ کو ملک سے نہ نکالا تو ایسا ہی ایک تحفہ نئے سال کے آغاز میں امریکہ کو پیش کیا جائے گا۔ تاہم ایرانی حکام نے اس جماعت سے اپنی لاتعلقی ظاہر کی تھی۔

نومبر 1991ء میں لیبیا سے تعلق رکھنے والے افراد عبدالباسط، علی محمد اور الامین فہیمہ کے نام پر اس حادثے کے سلسلے میں گرفتاری وارنٹ جاری کیے گئے اور لیبیا پر زور دیا گیا کہ وہ ان دونوں افراد کو امریکہ کے حوالے کرے لیبیا نے ان دونوں کی حوالگی سے انکار کر دیا مگر ان دونوں اشخاص میں سے 2001ء میں اسکاٹ عدالت عالیہ میں چلائے جانے والے مقدمات میں عبدالباسط کو مجرم پایا گیا اور الامین فہیمہ کو بری کر دیا گیا۔ 2003ء میں لیبیا کے صدر قذافی نے اس حادثے کی ذمہ داری قبول کر کے اس کا تاوان ادا کیا تھا۔

1989ء کیگ ورتھ کا فضائی سانحہ

کیگ ورتھ KEGWORTHAIR DISASTER کا فضائی سانحہ 9 جنوری 1989ء کو پیش آیا تھا۔ یہ برٹش مڈلینڈ فلائٹ BD92 ایک بوئنگ 737 طیارے کے برطانوی کاؤنٹی لیسٹر شائر میں واقع ایک موٹروے M1 کے ایک پشتے سے ٹکرانے سے پیش آیا تھا۔ یہ جہاز ایسٹ مڈلینڈ ایئرپورٹ پر ایک ایمرجنسی لینڈنگ کی کوشش کر رہا تھا۔ اس طیارے پر سوار 126 افراد میں سے 47 افراد ہلاک ہوگئے اور 79 افراد بشمول عملے کے 18 ارکان کے شدید زخمی ہوئے تھے۔

برٹش مڈلینڈ فلائٹ BD92 لندن کے ہیتھرو ایئرپورٹ سے جنوبی آئرلینڈ کے دارالحکومت بلفاسٹ کو جانے والی ایک شیڈولڈ فلائٹ تھی۔ اس نے شام 7:52 منٹ پر ٹیک آف کیا وہ ایئر کنٹرول کی بتائی گئی بلندی 35000 فٹ پر پہنچنے کے لیے ابھی 28300 فٹ کی بلندی پر پہنچ تھی کہ اس کے ایک انجن کے پنکھے کا ایک پر علیحدہ ہوگیا۔ اس کے پائلٹ کو اگرچہ اصل وجہ کا پتہ نہ تھا مگر انجن میں شدید شور سنائی دینے کے ساتھ یہ طیارہ فضا میں تھرتھرانے لگا اور ساتھ ہی طیارے کے کیبن میں دھواں بھرنے لگا اور جلنے کی شدید بو آنے لگی۔ جہاز کے عقبی حصے میں بیٹھے ہوئے کئی مسافروں نے محسوس کیا کہ یہ دھواں جہاز کے ایک انجن سے آ رہا ہے۔

اس کے بعد پائلٹ نے ایمرجنسی لینڈنگ کے لیے طیارے کا رخ ایک نزدیکی ایئرپورٹ ایسٹ مڈلینڈ ایئرپورٹ کی طرف موڑ دیا۔

طیارے کے انجن میں فریکچر ہو جانے کے بعد پائلٹ نے طیارے کے آٹو پائلٹ سسٹم بند کر دیا اور اپنے کو پائلٹ سے پوچھا کہ طیارے کے کون سے انجن میں گڑبڑ ہوئی ہے۔ اسنے جواب دیا کہ بائیں جانب کا مگر پائلٹ کے نزدیک یہ دائیں جانب کا پہلا انجن تھا۔ اس کی دلیل یہ تھی کہ کیبن میں دھواں بھرنے کی وجہ دائیاں انجن بند ہوسکتا ہے۔ آخرکار غلطی سے انہوں نے خراب انجن کی بجائے وہ صحیح انجن بند کر دیا جو اس وقت طیارے کو فضا میں بلند رکھے ہوئے تھا۔ اس کی ایک وجہ یہ تھی کہ کاک پٹ میں سے جہاز کے انجنوں کا جائزہ نہیں لیا جاسکتا تھا۔ ادھر کیبن میں موجود عملے نے بھی انہیں یہ نہیں بتایا تھا کہ دھواں جہاز کے بائیں انجن سے نکل رہا تھا۔

جیسے ہی کو پائلٹ نے دائیں انجن کو بند کیا انہیں جلنے کی بو آنا بند ہوگئی۔ جو اتفاقاً بائیں انجن ایندھن کی سپلائی کم ہو جانے کی وجہ سے تھی۔ ایسٹ مڈلینڈ ایئرپورٹ تک پہنچنے کیلئے پائلٹ

نے جب بائیں انجن کو تیل کی سپلائی زیادہ کی تو وہ شعلوں میں گھر گیا۔ اور مکمل طور پر کام کرنا چھوڑ گیا۔ عملے نے دائیں انجن 3 دوبارہ سٹارٹ کرنے کی کوشش کی مگر اب بہت دیر ہو چکی تھی اور جہاز 185 میل فی گھنٹہ کی رفتار سے اڑ رہا تھا۔ ادھر موٹر وے M1 کو عبور کرنے سے پہلے ہی انتہائی کم بلندی پر پہنچنے کی وجہ سے جہاز کا دم والا حصہ زمین سے ٹکرا گیا اور جہاز فضا میں اچھل کر موٹر وے پر جا گرا۔ درختوں سے ٹکراتا ہوا جہاز بالآخر موٹر وے کے پشتے سے جا ٹکرایا اور اس کے تین ٹکڑے ہو گئے جو موٹر وے کی سڑک سے کچھ فاصلے پر جا گرے۔

118 سوار مسافروں میں سے 39 ہلاک ہو گئے اور 8 شدید طور پر زخمی ہوئے جبکہ عملے کے 8 ارکان بچا لئے گئے مگر صورتحال کچھ یہ تھی کہ 79 زندہ بچنے والے افراد میں سے 74 شدید زخمی ہوئے تھے جبکہ 5 افراد کو خوش قسمتی سے معمولی زخم آئے تھے موٹر وے پر کوئی شخص زخمی نہیں ہوا تھا تاہم حادثے کے مقام سے قریب گزرنے والی کاروں کو جہاز کے ٹکڑوں سے نقصان پہنچا تھا۔ بوئنگ 737 کے سابقہ ماڈلوں میں چونکہ ایئر کنڈیشننگ سسٹم دائیں انجن پر انحصار کرتا تھا اس لیے اس جہاز کے پائلٹ نے اپنے سابقہ تجربات کو سامنے رکھتے ہوئے دائیں انجن کو خراب تصور کیا تھا مگر اس نئے ماڈل 420-737 میں ایئر کنڈیشننگ کا نظام دائیں کی بجائے بائیں انجن کے تحت کر دیا گیا تھا۔ اگرچہ بائیں انجن سے دھواں نکلتا ہوا کئی مسافر و اور عملے کے ارکان نے دیکھا تھا مگر یہ اطلاعات کاک پٹ تک نہ پہنچ سکیں تھیں۔ کیونکہ عملے نے یہ سوچا تھا کہ پائلٹ شاید اس انجن میں واقع ہو جانے والی خرابی سے آگاہ ہیں۔ اس پر یہ اتفاق بھی پیش آیا کہ جیسے ہی دائیں انجن کو بند کیا گیا جلنے کی بو آنا بند ہو گئی۔

بائیں انجن میں خرابی بعد کے معائنہ سے پتہ چلا کہ جہاز کی رفتار تیز کرنے کیوجہ سے پیدا ہونے والے ارتعاش کی وجہ سے پیدا ہوئی تھی۔ جس سے یہ انجن میٹل فٹیگ کا شکار ہو گیا تھا۔ اس جہاز کو پیش آنے والے حادثے کے بعد فضائی سفر کو محفوظ تر بنانے کے لئے 31 سفارشات مرتب کیں گئیں تھیں جو خصوصی طور پر برطانوی ایوی ایشن کیلئے تھیں اور عمومی طور پر یہ بین الاقوامی پروازوں کے لئے تھیں۔

1989ء KLM کی فلائٹ 867

15 دسمبر 1989ء کو KLM کی فلائٹ 867 جو ایمسٹرڈیم سے ٹوکیو جارہی تھی اینکورج الاسکا ایئرپورٹ پر سٹاپ اوور کے لیے اترتے ہوئے اس کے چاروں انجن فیل ہوگئے یہ بوئنگ 747 طیارہ صرف 6 ماہ سے سروس میں تھا اور KLM فضائی بیڑے میں ایک نیا اضافہ تصور کیا جاتا تھا۔ آتش فشانی راکھ کے ایک بادل میں سے گزرتے ہوئے اس طیارے کے چاروں انجنوں میں راکھ کے ذرات گھس گئے تھے جن کی وجہ سے یہ انجن بند ہوگئے۔ یہ راکھ ایک دن پہلے پھٹنے والے آتش فشاں ماؤنٹ ری ڈاوٹ کی سے آتش فشانی پھیلی تھی۔

ایک رپورٹ کے مطابق آتش فشاں راکھ نے اس طیارے کے چاروں انجنوں میں پگھل کر شیشے کی ایک تہہ جمادی تھی جس سے یہ چاروں انجن بند ہوگئے تھے۔

جہاز کے انجنوں سے وابستہ الیکٹرک جنریٹر بھی انجنوں کے ساتھ ہی بند ہوگئے جس کی وجہ سے جہاز میں بجلی کی سپلائی معطل ہوگئی۔ تاہم بوئنگ 747 کا ایمرجنسی بجلی پیدا کرنے کا سسٹم متحرک ہوگیا اور جہاز میں ایمرجنسی لائٹس روشن ہوگئیں۔ کپتان نے انجنوں کو دوبارہ اسٹارٹ کرنے کی کوشش کی اور کئی بار ناکام ہوجانے کے بعد آخرانجن دوبارہ اسٹارٹ ہوگئے اور الیکٹرک جنریٹر بھی چل پڑے مگر بار بار بجلی کے بند ہوجانے کی وجہ سے کاک پٹ میں لگے ہوئے کئی برقی طاقت سے چلنے والے آلات بند ہوگئے بار بار بجلی بند ہونے کا ریکارڈ بعدازاں اس جہاز کے فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر سے ملا تھا۔

اس دوران جہاز کے عملے کا رابطہ اینکوریج ایئر کنٹرول سے ہوا جس نے اس طیارے کو اینکوریج ایئرپورٹ پر اترنے کی اجازت دی اور ہر طرح کے تعاون کا یقین بھی دلایا۔

14000 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کے بعد چونکہ جہاز کے انجن ری اسٹارٹ ہوگئے اس لئے اس طیارے کو محفوظ طریقے سے لینڈ کرنے میں آسانی ہوگئی تاہم آتش فشاں راکھ کے انجنوں میں گھس جانے کی وجہ سے انجنوں کو اتنا شدید نقصان پہنچا تھا کہ انہیں بدلنا پڑا جس سے KLM کو 80 ملین ڈالر کا نقصان برداشت کرنا پڑا۔ مگر اس نقصان سے کہیں زیادہ قیمتی انسانی جانیں بچ گئیں۔ 2011 میں یہ جہاز ابھی سروس میں تھا اور فلائٹ 863 اب ایمسٹرڈیم سے اوساکا جاپان کے لیے پرواز کررہی تھی۔ جیسا کہ پہلے ذکر آیا کہ 1982ء میں برٹش ایئرویز کی فلائٹ 9 کو لندن کے ہیتھرو ایئرپورٹ سے آک لینڈ نیوزی لینڈ جاتے ہوئے ایسا ہی حادثہ پیش آیا تھا اور اس حادثے میں بھی کوئی جانی نقصان نہیں ہوا تھا۔

1990ء اور ایندھن ختم ہو گیا

ایوی نیکا AVIANCA ایئر لائنز کی فلائٹ 52 ال ڈوریڈو ایئر پورٹ بوگوٹا سے براستہ میڈیلین کولمبیا' جان ایف کینڈی ایئر پورٹ نیو یارک جانے والی باقاعدہ پرواز تھی۔ یہ پرواز بوئنگ 707 طیارہ تھی جمعرات 25 جنوری 1990ء کو کوو نیک نامی گاؤں نیو یارک لانگ آئی لینڈ پر گر کر تباہ ہو گئی۔ اس جہاز میں ایندھن ختم ہو گیا تھا جس کی وجہ سے 149 مسافروں میں سے 65 اور عملے کے 9 ارکان میں سے 8 جاں بحق ہو گئے۔

یہ بوئنگ 707 طیارہ 23 سال سے سروس میں تھا اور اس دن بوگوٹا سے اڑنے کے بعد اس نے میڈیلین میں تقریباً ایک گھنٹہ کا سٹاپ کیا اور وہ تقریباً 3:08 پی ایم پر دوبارہ فضا میں بلند ہوا اور اپنے پہلے سے طے شدہ پروگرام سے لیٹ ہو گیا۔

یوں 25 جنوری 1990ء کو یہ فلائٹ خرابی موسم کی بنا پر کافی تاخیر کا شکار ہو گئی۔ نیو یارک پہنچنے کے بعد بھی شدید دھند کی وجہ سے اسے مزید ایک گھنٹے کے لئے فضا میں نیو یارک کے ساحلی علاقے پر چکر لگانے پڑے اور وہ فوراً جان ایف کینڈی ایئر پورٹ پر لینڈ نہ کر سکی۔ اسی انتظار کی کیفیت کا شکار ہونے کے بعد فضا میں چکر لگانے سے طیارے کا ایندھن ختم ہو گیا جس کی وجہ سے اسے بوسٹن ایئر پورٹ پر ایمر جنسی لینڈنگ کرنے کی اجازت بھی دی گئی۔

جب اس جہاز کو نیو یارک کے گرد چکر لگانے کا کہا گیا تھا اس وقت اس جہاز کے عملے کو امید تھی کہ وہ جلد نیو یارک ایئر پورٹ پر لینڈ کر لیں گے۔ تاہم ان سے پہلے انتظار میں چکر لگانے والے کئی اور طیاروں کے لینڈ کرنے کے بعد وہ موسم کے شدید خراب ہو جانے کی وجہ سے اور تیز ہواؤں کے چلنے کی وجہ سے لینڈ نہ کر سکے۔ 73 منٹ فضا میں چکر لگانے کے بعد جب نیو یارک ایئر ٹریفک کنٹرول نے ان سے پوچھا کہ وہ مزید کتنی دیر تک فضا میں چکر لگا سکتے ہیں تو انہوں نے ATC کو جواب دیا کہ وہ صرف پانچ منٹ اور فضا میں بلند رہ سکتے ہیں اس پر ATC نے انہیں بتایا کہ وہ نیو یارک کی بجائے بوسٹن ایئر پورٹ پر لینڈ کر لیں مگر اس وقت انہیں چکر لگاتے اتنی دیر ہو چکی تھی کہ اب طیارے کو بوسٹن لے جانے کے لئے بھی ایندھن باقی نہیں بچا تھا۔ اسی دوران ATC کا ایئر کنٹرولر تبدیل ہو گیا اور نئے آنے والے کو طیارے میں ایندھن ختم ہو جانے کی بابت سے مکمل طور پر آگاہی نہیں تھی۔ تاہم نئے ایئر کنٹرولر نے اس جہاز کو رن وے پر 221

پر لینڈ کرنے کی اجازت دے دی اور بتایا کہ اس وقت اس علاقے میں طوفانی ہوائیں چل رہی ہیں۔
فلائٹ 52 نے ایئر کنٹرولر کے کہنے پر اس رن وے کا رخ کر لیا مگر جلد ہی اس کا سامنا 500 کی بلندی پر طوفانی ہواؤں سے ہو گیا۔ جس کے نتیجے میں جہاز اچانک نیچے آ کر زمین سے ٹکرا گیا اور رن وے تک پہنچنے کی مہلت بھی نہ مل سکی۔ اسی کیفیت میں ایندھن کے ختم ہو جانے کا علم ہونے کے باوجود کیپٹن کو لینڈنگ ساقط کر کے جہاز کو فضا میں بلند کرنا پڑا مگر اب ان کے پاس اتنا ایندھن بھی نہیں بچا تھا کہ وہ دوبارہ لینڈنگ کی کوشش کر سکیں۔ اس پر انہوں نے ATC کو بتایا کہ ان کے جہاز میں ایندھن ختم ہو چکا ہے اور وہ بہت کم بلندی پر ہیں۔ ایئر کنٹرولر نے انہیں مشورہ دیا کہ انہیں فوراً بلندی پر چلے جانا چاہئے۔ جس پر طیارے کے فرسٹ آفیسر نے اسے بتایا کہ اب طیارے میں اتنا ایندھن بھی باقی نہیں بچا کہ اسے بلند کیا جا سکے۔

اس کے چند لمحے بعد جہاز کے انجن نمبر 4 میں آگ لگ گئی۔ اور اس کے فوراً بعد نمبر 3 انجن نے بھی آگ پکڑ لی جس کے ساتھ ہی جہاز کے انجن کی طاقت سے چلنے والے الیکٹرک جنریٹر بھی بند ہو گئے اور جہاز میں الیکٹرک سپلائی معطل ہو گئی اور مسافروں کے کیبن میں اندھیرا چھا گیا۔ انجنوں کے بند ہو جانے کے بعد جہاز اپنی بلندی کھونے لگا اور خلیج اوئسٹر میں واقع لانگ آئی لینڈ کے ایک گاؤں کوو نیک میں گر کر کریش ہو گیا۔ اس حادثے میں 73 افراد مارے گئے اور 85 افراد زندہ بچ گئے یہ گاؤں ایئر پورٹ سے صرف 15 میل دور واقع تھا۔

جہاز کے ایک پہاڑی علاقے میں گرنے کی وجہ سے اس کے لیے کی جانے والی امدادی کاروائی دشوار گزار راستوں کی وجہ سے کافی مشکل تھی۔ اس کے علاوہ رات ہو جانے اور موسم کے خراب ہو جانے کی وجہ سے بھی دشواری پیش آئی۔ ایمبولینسوں کے آنے کی وجہ سے اس گاؤں کی چھوٹی چھوٹی سڑکوں پر جلد ہی ٹریفک جام ہو گیا اور زخمیوں کو ہسپتال پہنچانا مشکل ہو گیا۔ زندہ بچ جانے والے افراد میں سے 80 شدید زخمی ہوئے تھے جبکہ 4 کو معمولی زخم آئے تھے۔

NTSB کی تفتیشی رپورٹ میں بتایا گیا کہ فلائٹ 52 کے عملے نے ایئر کنٹرولر کو کبھی بھی ایندھن کی ایمرجنسی حالت سے آگاہ نہیں کیا۔ دوسری بڑی مشکل جہاز کے عملے کی زبان ہسپانوی ہونے کی وجہ سے پیش آئی جو بولنے والے ایئر کنٹرولر کے لیے سمجھنا مشکل تھی اسی وجہ سے ATCاور جہاز کے عملے کے درمیان غلط فہمی پیدا ہو گئی تھی اور وہ دونوں ایک دوسرے کی بات صحیح طور پر سمجھنے میں ناکام رہے تھے۔

1990ء، جہاز کے اغوا کی واردات

جو المناک حادثے میں بدل گئی

گوانگزو ایئر کرافٹ تصادم پرواز 8301 کے 2 اکتوبر 1990ء کو اغوا ہونے کے بعد گوانگزو ایئرپورٹ کے رن وے پر کھڑے ہوئے دو اور طیاروں سے تصادم کا نتیجہ تھا۔ اغوا شدہ طیارہ اس رن وے پر لینڈ کرنے کی کوشش کر رہا تھا۔ اغوا شدہ طیارہ پہلے چائنا ساؤتھ ویسٹ ایئر لائن کے ایک جہاز سے ٹکرایا تاہم اس تصادم سے اسے کوئی بڑا نقصان نہیں پہنچا اسکے بعد وہ اسی ایئر لائنز کی فلائٹ 2812 سے ٹکرا گیا اور اس کے ٹکڑے ٹکڑے ہو گئے۔ اس پر 93 مسافروں میں سے 75 اور عملے کے 9 میں سے 7 افراد جاں بحق ہو گئے جبکہ فلائٹ 2812 کے 110 مسافروں میں سے 46 افراد ہلاک ہو گئے۔

Xiamenair Lines کی فلائٹ 8301 جو ایک بوئنگ 200-737 طیارہ تھا اسے ایک جیانگ زیاؤ ننگ نامی چینی شخص نے جمعرات 2 اکتوبر 1990ء کو ہائی جیک کر لیا یہ 21 سالہ چینی نوجوان تائیوان میں سیاسی پناہ لینا چاہتا تھا۔

اغوا سے ذرا پہلے اس جہاز کے ٹیک آف کے بعد جیانگ اپنے ہاتھوں میں پھول لئے کاک پٹ کی طرف بڑھا ٹائم میگزین میں شائع ہونے والے ایک مضمون کے مطابق گارڈز نے اس نوجوان کو اس لئے نہیں روکا کہ شاید وہ مون فیسٹیول کے موقع پر پھول پیش کرنا چاہتا تھا۔ تاہم کاک پٹ میں پہنچنے کے بعد جیانگ نے اپنی جیکٹ پائلٹ کو کھول کر دکھائی اور اندر تقریباً 15 پاؤنڈ وزنی دھماکہ خیز مادہ پائلٹ کو دکھایا۔ اس کے بعد جیانگ نے پائلٹ کے سوا تمام لوگوں کو کاک پٹ سے نکل جانے کا حکم دیا۔ اس کے بعد اس نے پائلٹ کو تائیوان کے دارالحکومت تیپی چلنے کا حکم دیا۔ پائلٹ نے اس کا حکم ماننے سے انکار کر دیا اور تائیوان کی بجائے اپنی اصل منزل کی طرف گامزن رہا جو گوانگزو ایئرپورٹ تھی۔ چین کی سرکاری نیوز ایجنسی نے تاہم یہ نہیں بتایا کہ پائلٹ نے جیانگ کا حکم کیوں نہیں مانا۔

فلائٹ 8309 سے ریڈیائی رابطہ ختم ہو گیا تھا۔ پائلٹ نے گوانگزو ایئر کنٹرول سے دوبارہ رابطہ کیا اس نے پائلٹ کو ہدایات دیں کہ جس طرح بھی ممکن ہو وہ طیارے کو قریب ترین

ایئرپورٹ پر لینڈ کرلے چاہے یہ قریب ترین ایئرپورٹ چین کے اندر ہو یا اس کی سرحدوں کے باہر اس کی پرواہ نہ کرے پائلٹ نے ایئر کنٹرول کو بتایا کہ جس دوسرے ایئرپورٹ تک پہنچنے کے لئے طیارے میں ایندھن موجود ہے وہ ہانگ کانگ ایئرپورٹ ہے۔ ایئر کنٹرولر نے پائلٹ کو ہانگ کانگ میں اتر کر دوبارہ ایندھن لینے اور پھر وہاں سے تیپی جانے کی اجازت دے دی۔

تاہم جیانگ نے ہانگ کانگ میں لینڈ کرنے کی اجازت دینے سے انکار کر دیا اور دھمکی دی کہ اگر اس جہاز کو ہانگ کانگ میں لینڈ کرنے کی کوشش کی گئی تو وہ اس جہاز کو بم سے اڑا دے گا۔ اس دوران پائلٹ گوانگ زو ایئرپورٹ کے گرد چکر لگاتا رہا اور جب جہاز میں ایندھن قریب الختم حالت کو پہنچا تو آخر کار جیانگ نے جہاز کو گوانگ زو ایئرپورٹ پر اترنے کی اجازت دیدی۔

جہاز کو لینڈ کرنے سے چند لمحے پہلے جیانگ نے پائلٹ سے طیارے کا کنٹرول چھین لینے کے لئے دھینگا مشتی شروع کر دی جس کی وجہ سے یہ بوئنگ 737 بہت زیادہ رفتار کے ساتھ لینڈ کرنے لگا۔ لینڈنگ کے دوران یہ طیارہ ایئرپورٹ پر کھڑے ہوئے ایک اور بوئنگ 707 طیارے سے ٹکرایا جس سے کاک پٹ میں اس وقت تک موجود پائلٹ ہلکا سا زخمی ہو گیا۔ اس تصادم کے بعد یہ طیارہ کنٹرول سے باہر ہو گیا اور اس کی تیز رفتاری کو کسی طور پر کم نہیں کیا جا سکا اور یہ ساؤتھرن چائنا ایئر لائنز کی ایئرپورٹ پر شنگھائی جانے والی تیار فلائٹ 2812 سے جو ایک بوئنگ 757 طیارہ تھی ٹکرا گیا۔

اس تصادم سے 757 کے عملے کے 9 افراد میں سے 7 جاں بحق ہو گئے اور 75 مسافر ہلاک ہو گئے جبکہ ساؤتھرن چائنا ایئر لائنز کی فلائٹ 2812 کے عملے کے بارہ ارکان محفوظ رہے مگر 110 مسافروں میں سے 48 مارے گئے۔

اس طرح طیارے کے اغوا یہ کی یہ واردات انتہائی المناک حادثے میں بدل گئی۔

1991ء رن وے پر تصادم

یو ایس ایئر فلائٹ 1493 امریکہ کی ایک ڈومیسٹک فلائٹ تھی جو سیز ایکھر یونکا ک
انٹرنیشنل ایئرپورٹ نیویارک سے سان فرانسسکو انٹرنیشنل ایئرپورٹ جارہی تھی۔ یہ پرواز حادثاتی
طور پر سکائی ویسٹ فلائٹ 5569 سے رن وے پر ٹکرا گئی۔ سکائی ویسٹ فلائٹ 5569 پہلے
سے لاس اینجلس ایئرپورٹ پر موجود تھی جبکہ یو ایس ایئر 1493 سٹاپ اوور کے لیے وہاں لینڈ
کرنے جارہی تھی۔ یکم فروری 1991ء کی شام لاس اینجلس ایئرپورٹ پر ایئر ٹریفک معمول سے
کم تھی لیکن اس کے باوجود ATC کی غفلت کی وجہ سے ایک جہاز ٹیکسی وے پر غلط پارک کردیا گیا
تھا۔ پھر جب سکائی ویسٹ لائنز کو ٹیکسی وے پر ٹیک آف پوزیشن میں آنے کی اجازت دی گئی تو
عین اسی وقت یو ایس ایئر فلائٹ غلطی سے اسی رن وے پر لینڈ کررہی تھی۔ لینڈنگ کرتے ہوئے
فلائٹ 1493 جو ایک 737 بوئنگ تھا دو انجنوں والے فیئر چائلڈ طیارے سے ٹکرا گیا جس سے
طیارے میں آگ لگ گئی۔ بوئنگ پر سوار 89 افراد میں سے 22 افراد اور فیئر چائلڈ طیارے پر
سوار تمام 12 افراد ہلاک ہوگئے۔

طیارے میں آگ لگ جانے کے صرف چند منٹ بعد امدادی کارروائی اور آگ
بجھانے کی کوششیں شروع ہوگئیں تاہم آگ کے بہت زیادہ شدت اختیار کرنے کی وجہ سے
بوئنگ طیارے کے 6 ایمرجنسی دروازوں میں سے تین دروازے نہ کھل سکے جس کی وجہ سے جہاز
کے اگلے حصے میں بیٹھے ہوئے مسافروں کو جہاز کے عقبی ایمرجنسی دروازوں کو باہر نکلنے کے لئے
استعمال کرنا پڑا۔

فلائٹ 1493 پر 83 مسافر اور عملے کے 6 ارکان سوار تھے اور اس جہاز کو کیپٹن کولن
شاڑا رہے تھے جبکہ اس کے ساتھ فرسٹ آفیسر ڈیوڈ کیلی تھا۔

سکائی ویسٹ ایئرلائنز کی فلائٹ 5569 ایک دو انجنوں والا فیئر چائلڈ میٹرلائنز طیارہ تھا
جو اپنے 10 مسافروں اور عملے کے دو ارکان سمیت پالم ڈیل کیلی فورنیا جارہا تھا۔ اس طیارے کو
ATC نے رن وے 241 پر ٹیکسی کرتے ہوئے پہنچنے کی اجازت دی یہ طیارہ ATC ٹاور سے ٹیکسی
وے پر نظر نہیں آرہا تھا۔

اس سے پہلے کہ سکائی ویسٹ 5569 رن وے 241 پر پہنچتا کہ ایک ونگز ویسٹ

ایئر کرافٹ رن وے نمبر 248 پر لینڈ کر گیا اور ٹرمینل تک پہنچنے کے لئے ATC سے اجازت کا طلبگار ہوا۔ ATC نے ونگز ویسٹ طیارے کو ہدایات دیں مگر اس طیارے کے عملے نے اپنی ریڈیو فریکوئنسی تبدیل کر لی اور ATC کو جواب نہیں دیا۔ اسی دوران مقامی وقت کے مطابق 6 بجے شام یو ایس ایئر 1493 لاس اینجلس ایئر پورٹ پر لینڈنگ کرنے کے لیے تیار تھی۔ جبکہ مقامی ایئر کنٹرولر سکائی ویسٹ کے طیارے کو ٹیکسی کرتے ہوئے 241 پر ٹیک آف پوزیشن میں پہنچنے کی اجازت دے چکا تھا۔ جو ٹیکسی وے کے 45 کے اتصال پر واقع تھا۔ ادھر ATC کی بار بار رابطہ کرنے کی کوششوں کے بعد آخر کار ونگز ویسٹ ایئر کرافٹ سے ریڈیائی رابطہ ہو گیا جس کے بعد ATC نے یو ایس 1493 کو رن وے 241 پر لینڈ کرنے کی اجازت دیدی تاہم سکائی ویسٹ 5569 ابھی اسی رن وے پر ٹیک اف کرنے کی تیاری کر رہی تھی۔

ابھی رن وے پر ان طیارے کی سرگرمیاں جاری تھیں کہ ایک اور ویسٹ ونگز میٹرو لائنز نیو سکائی ویزٹ طیارے سے ملتا جلتا تھا ٹیک آف کے لیے تیار تھا۔ جب ATC نے اس طیارے سے اسکی پوزیشن پوچھی تو اس نے بتایا کہ وہ رن وے 241 کے قریبی ٹیکسی وے پر ہے۔ ATC نے غلطی سے اسے سکائی ویسٹ فلائٹ 5569 سمجھ لیا اور سوچا کہ رن وے اب خالی ہے۔

پھر جیسے ہی یو ایس 1493 نے رن وے کو چھوا اس کے فرسٹ آفیسر کو سکائی ویسٹ 5569 رن وے پر نظر آئی تو اس نے اپنے طیارے کو بریک لگانے کی پوری کوشش کی مگر اس کے باوجود وہ سکائی ویسٹ 5569 سے جا ٹکرایا اور دونوں طیارے رن وے پر پھسلتے چلے گئے۔ اس حالت میں کہ فیئر چائلڈ بوئنگ طیارے کی فیوز لاج کے نیچے پھنسا ہوا تھا۔ یہ جہاز رن وے کے بائیں طرف پلٹا کھا گیا اور طیارے میں آگ لگ گئی میٹرو لائنز طیارے کے ٹکڑے رن وے پر بکھر گئے۔

اس حادثے کے عینی گواہ ایک ہاکی ٹیم کے ارکان تھے جن کے طیارے نے یو ایس 1493 کو سکائی طیارے کے اپنے طیارے سے ٹکراتے ہوئے دیکھا تھا اس حادثے میں زیادہ اموات یو ایس 1493 میں اگلے حصے میں سوار افراد کی ہوئی جو آگ لگنے سے پھیلنے والے دھوئیں سے دم گھٹ کر مر گئے۔ فرسٹ آفیسر جو حادثہ کے وقت یو ایس ایئر کے طیارے کو اڑا رہا تھا ایک رپورٹ کے مطابق اسے لینڈ کرتے وقت رن وے پر کھڑی سکائی ویسٹ فلائٹ 5569

اس وقت تک نظر نہیں آئی تھی جب تک اس نے جہاز کے اگلے حصے کو نیچے کر کے ایئر پورٹ پر لینڈ نہیں کر لیا تھا۔ اسکے بیان کے مطابق اس نے فلائٹ 5569 کو دیکھتے ہی اپنے جہاز کو بریکیں بھی لگائیں مگر اس وقت تک بہت دیر ہو چکی تھی۔ اور اب تصادم سے بچنے کی مزید کوئی کوشش نہیں کی جا سکتی تھی۔ INTSB نویسٹی گیشن رپورٹ میں بھی یہی بتایا گیا تھا کہ یو ایس ایئر کے لینڈ کرتے ہوئے جہاز کے عملے کو رن وے پر کھڑا طیارہ نظر نہیں آسکا تھا۔ مقامی ایئر کنٹرول کی غلطی سے جیسا کہ پہلے ذکر آیا یہ حادثہ رونما ہوا تھا۔

1991ء نائجیرین ایئر لائنز فلائٹ 2120

نائجیرین ایئر لائنز کی فلائٹ 2120 جو ایک ڈگلس ڈی سی 8 طیارہ تھا 11 جولائی 1991ء کو جدہ کے کنگ عبدالعزیز ایئرپورٹ پر تباہ ہو گیا اور اس پر سوار تمام 261 افراد ہلاک ہو گئے۔

اس حادثے میں جو طیارہ تباہ ہوا وہ 1968ء میں بنایا گیا تھا ایک ڈگلس ڈی سی 8-61 تھا۔

یہ طیارہ کنگ عبدالعزیز ایئرپورٹ جدہ سے صدیق ابوبکر (ا) انٹرنیشنل ایئرپورٹ سکوٹو نائجیریا کے لئے روانہ ہوا۔ اس طیارے میں ٹیک آف کے دوران ہی مسائل کھڑے ہو گئے جہاز کے عملے نے اس کے بعد ایمرجنسی لینڈنگ کے لئے دوبارہ کنگ عبدالعزیز ایئرپورٹ کا رخ کیا مگر جہاز میں آگ لگ گئی اور یہ جہاز دوران پرواز ہی ٹکڑے ٹکڑے ہو کر رن وے سے 2875 میٹر کے فاصلے پر گر کر تباہ ہو گیا۔ جب یہ طیارہ رن وے سے 18 کلومیٹر کے فاصلے پر 2201 فٹ کی بلندی پر تھا اس طیارے میں سے کچھ اجسام نیچے گرے تھے اور آگ بھی کیبن کے دروازے تک پہنچ چکی تھی۔ اس حادثے میں 247 مسافر اور عملے کے 14 ارکان سب کے سب جاں بحق ہو گئے یہ ڈگلس ڈی سی 8 طیاروں کی تاریخ میں دوسرا بڑا حادثہ تھا روانگی سے پہلے اس طیارے کے مکینک نے یہ نوٹ کیا تھا کہ اس طیارہ کے ٹائروں میں ہوا اس کے ٹیک آف کی سپیڈ تک پہنچنے کے لئے ناکافی ہے اس نے ان ٹائروں میں ہوا بھروانے کی کوشش کی مگر ایئرپورٹ پر نائٹروجن گیس کی ناموجودگی اور پروجیکٹ منیجر کے مزید تاخیر برداشت نہ کرنے کی وجہ سے مکینک نے ٹائروں میں ہوا کی کمی کو نظر انداز کر دیا مگر جہاز کے ٹیکسی کرنے کے دوران ہی یہ پرابلم جہاز میں اوور ہیٹنگ کا سبب بن گیا۔ ادھر ہوا کم ہونے کی وجہ سے ہی ٹیک آف کے دوران ٹائروں میں آگ لگ گئی۔ جہاز کے عملے کو ٹیک آف کے دوران طیارے میں کچھ خرابی یا گڑبڑ محسوس ہوئی مگر وہ اس گڑبڑ کے نتیجے میں پیدا ہونے والے خطرے سے آگاہ نہیں تھے اس کے علاوہ اس طیارے کی وھیل اسمبلی WHEEL ASMABALY میں کوئی ہیٹ سنسر یا آگ لگنے کی خبر دینے والا احساس آلہ بھی نصب نہیں تھا۔ یوں یہ طیارہ اپنے جلتے ہوئے ٹائروں سمیت ٹیک اف کر گیا۔ جب یہ جلتے ہوئے ٹائر وھیل اسمبلی میں اوپر پہنچے تو اس طیارے کے ہائیڈرولک اور الیکٹرانک سسٹم کو نقصان پہنچا اور نتیجتاً یہ دونوں سسٹم فیل ہو گئے۔ ان جلتے ہوئے ٹائروں کی وجہ سے نہ صرف طیارہ کنٹرول میں نہ رہا بلکہ اس میں شدید آگ بھی بھڑک اٹھی اور یہ اندوہناک حادثہ رونما ہوا۔

1992ء موسم کی خرابی کا شکار فوکر

یو ایس ایئر فلائٹ 405 جو نیویارک سے کلیولینڈ اوہائیو جانے والی ایک باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی۔ 22 مارچ 1992ء کو موسم کی خرابی کا شکار ہو کر سیدھی فلاشنگ بے (خلیج فلاشنگ) نیویارک میں جا گری۔ یہ پرواز ایک فوکر F28 طیارہ تھا۔ اسے ٹیک آف کیئے صرف چند منٹ گزرے تھے۔ ٹیک آف کے دوران اس طیارے کا Under Carriage سیکشن رن وے سے فضا میں بلند ہوا تاہم یہ طیارہ زمین سے بلند ہونے میں ناکام ہو گیا اور زمین سے صرف چند فٹ بلندی پر اڑتا ہوا رن وے کی سائڈ پر کھڑی ہوئی ایک رکاوٹ سے ٹکرا گیا اور خلیج میں جا گرا اس طیارے پر سوار 51 افراد میں سے 27 افراد بشمول کیپٹن اور عملے کے ایک فرد کے ہلاک ہو گئے۔

اس حادثے کی تحقیقاتی رپورٹ میں اس طیارے کے گرنے کی وجہ پائلٹ کی غلطی سے اس طیارے کے پروں پر جمی برف کو پگھلایا نہ جا سکا تھا اس کے علاوہ اس طیارے کو رن وے پر کھڑے رہ کر ٹیک آف کرنے کے لئے طویل انتظار کرنا پڑا تھا جس کی وجہ سے جہاز کے پروں پر برف کی دبیز تہہ جم گئی برف کی اس دبیز تہہ کی وجہ سے جہاز کے جیٹ انجنوں کو ہوا ملنا کم ہو گئی جس سے انجنوں کی لفٹ اتنی کم ہو گئی کہ یہ جہاز رن وے سے چند فٹ ہی بلند ہو سکا۔ این ٹی ایس بی کی رپورٹ کے مطابق جہاز کا عملہ برف کے جہاز کے پروں پر اس بری طرح جم جانے سے بے خبر تھا۔ رپورٹ میں ایک یہ نقطہ بھی درج تھا کہ اس جہاز نے معیاری ٹیک آف کی رفتار پر پہنچنے سے پہلے بہت کم رفتار پر ہی ٹیک آف کرنا شروع کر دیا تھا۔ یہ بھی اس حادثے کے رونما ہونے کی ایک اہم وجہ تھی تحقیقات کرنے والے بورڈ نے نیویارک کے ایئر پورٹ پر جہاز کے پروں پر جمی برف کے ہٹانے کے طریقہ کار کو بھی غیر تسلی بخش اور غیر معیاری قرار دیا۔ اس جہاز کو تقریباً 35 منٹ تاخیر کا شکار ہونا پڑا تھا جبکہ ایئر پورٹ پر استعمال ہونے والا برف کو پگھلانے والا مائع فلوئیڈ صرف 15 منٹ تک برف پگھلانے کا کام کر سکتا تھا۔ اس حادثے کے رونما ہونے کے بعد امریکہ میں تمام ایئر پورٹوں پر جہازوں کو پروں پر جمی برف پگھلانے کے انتظام کو بہتر بنانے کی سفارشات مرتب کی گئیں تھیں۔

جو فوکر طیارہ اس حادثے میں تباہ ہوا وہ 1986ء میں نیدر لینڈ میں تکمیل کے مراحل

سے گزرا تھا۔ یہ 95 مسافروں کی گنجائش کا حامل طیارہ تھا۔ اور 1986 میں پہلے پہل پیڈ ماؤنٹ ایئر لائنز کے حوالے کیا گیا تھا۔ بعد ازاں یو ایس ایئر اور پیڈ ماؤنٹ ایئر لائنز کے ادغام کے بعد سے یو ایس ایئر کے استعمال میں تھا۔

یہ طیارہ حادثے کا شکار ہونے سے صرف چند گھنٹے پہلے جیکسن وائل ایئرپورٹ فلوریڈا سے روانہ ہو کر نیویارک پہنچا تھا۔

اس طیارے کو دو مرتبہ برف کے پگھلانے کے طریقہ کار سے گزارنے کے بعد گارڈیا ایئر پورٹ کے گراؤنڈ کنٹرول نے اس پرواز 405 کو ٹیکسی کرتے ہوئے رن وے 13 پر پہنچنے کی ہدایات دیں۔

ٹیکسی کے دوران طیارے کے دونوں انجنوں کو برف پگھلانے کے موڈ پر لگا دیا گیا۔ کیپٹن نے مسافروں کو اعلان کیا کہ ٹیک آف کے دوران فلیپس اوپر کی طرف رکھے جائیں گے۔ لہٰذا انہیں اس حالت میں دیکھ کر آپ لوگ پریشان نہ ہوں یہ طریقہ کار موسمی حالات سے نمٹنے کیلئے اختیار کیا گیا ہے۔

گارڈیا ایئر پورٹ پر موسمی رپورٹ کے مطابق گزشتہ شب سے تمام رن ویز پر برف کی ہلکی سی تہہ جمی ہوئی تھی۔ فرسٹ آفیسر کے مطابق برفباری بہت زیادہ شدید نہیں تھی اور نہ ہی بڑے بڑے سنو کے گالے گر رہے تھے۔

ٹیکسی کرتے ہوئے جہاز کے عملے میں برف پگھلانے کے طریقہ کار پر بات چیت ہو رہی تھی فرسٹ آفیسر نے پائلٹ کو کہا کہ جو جہاز ٹیک آف لائن میں ہم سے آگے چل رہا ہے اس کے جیٹ انجنوں کی گرمی سے ہمارے طیارے کے پر برف سے صاف ہو جائیں گے۔ پائلٹ نے اسے جواب دیا یہ ہمارے طیارے پر الٹا برف جمنے کا سبب بنے گا۔

فلائٹ نمبر 405 کے پیچھے آنے والے ایک طیارے کے پائلٹ کے مطابق وہ فلائٹ 405 کے پروں اور فیوز لاج پر اتنی برف جمی ہوئی دیکھ رہا تھا جو کسی طیارے کی فضا میں بلند نہ ہونے کے لیے کافی تھی۔ ایئر کنٹرولر کے ٹیک آف کرنے کی اجازت دینے پر جب ٹیک آف کرنے کی کوشش کی گئی مگر جہاز کے نچلے حصے کے فضا میں بلند ہونے کے صرف 22 سیکنڈ بعد جہاز کا بائیں ونگ رن وے کے اسفالٹ پر 110 فٹ تک گھسیٹتا چلا گیا اور جہاز پہلے بائیں پہلو پر جھکا اور پھر اس نے دائیں طرف پلٹا کھایا۔ ابھی وہ زمین سے کئی فٹ کی بلندی پر تھا کہ رن وے

پر نصب دو انڈ یکیٹروں سے ٹکرا گیا اس کے بعد وہ تقریباً 100 فٹ تک رن وے کو ٹچ کرتا ہوا ایک ILS بیکن اور پھر ایک واٹر پمپ ہاؤس سے ٹکرا گیا جس کے بعد جہاز کا بایں ونگ اس سے علیحدہ ہو گیا اور اس کی فیوز لاج خلیج فلشنگ کی سطح سے ٹکرا گئی اور اس کے پانیوں میں ڈوب گئی جس ساتھ ہی بہت سے مسافر بھی غرق ہو گئے۔

اس طیارے پر کل 47 مسافر اور عملے کے چار ارکان سوار تھے جن میں کل 27 افراد جاں بحق ہو گئے جن میں 25 مسافر اور عملے کے دو ارکان شامل تھے۔ 21 افراد زخمی ہوئے زندہ بچ جانیوالے افراد کی تعداد 24 تھی جن میں 22 مسافر اور عملے کے دو افراد شامل تھے۔

1992ء پی آئی اے کی فلائٹ 268

پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز کی فلائٹ 268 جو ایک ایئر بس A300 B4-203 طیارہ تھی۔ کھٹمنڈو کے تری بھون انٹرنیشنل ایئر پورٹ پہنچنے پر 28 ستمبر 1992ء کو تباہ ہو گئی۔ اس پر سوار کل 167 افراد بشمول 155 مسافر اور 12 عملے کے ارکان جاں بحق ہو گئے۔ یہ عالمی شہری ہوا بازی کی تاریخ کا ایسا 100 واں بڑا حادثہ تھا جس میں 100 سے زائد افراد ہلاک ہو گئے تھے۔

پی آئی اے فلائٹ 268 کراچی سے صبح 11 بجے 13 منٹ پر پاکستان کے معیاری وقت کے مطابق کھٹمنڈو کے لئے روانہ ہوئی نیپال ایئر ٹریفک کنٹرول سے رابطہ کرنے کے بعد اس پرواز کو جنوبی سمت سے ایئر پورٹ پر آنے کی اجازت دی گئی۔ یہ روٹ نیپال ایئر کنٹرول کی اصطلاح میں SIERRAPPROCN کہلاتا تھا۔ اس روٹ سے کھٹمنڈو ایئر پورٹ پر پہنچنے والے ہوائی جہازوں کو کھٹمنڈوں سے 41 میل جنوب میں واقع ایک پاس اوور سے گزرنا پڑتا تھا۔ اس پاس اوور کا نام رومیو تھا۔ جہاں سے ہوائی جہاز کو تقریباً 7 مراحل میں بلندی کم کرتے ہوئے 5800 کی بلندی پر پہنچنا پڑتا تھا اور کھٹمنڈو کے جنوب میں واقع پہاڑی چوٹیوں کو عبور کرنا پڑتا تھا۔

اس پرواز کے آواز ریکارڈر سے بعد ازاں ایسی کوئی گفتگو نہیں ملی البتہ اس پرواز کو پیش آنے والے حادثے کی تحقیقات کرتے ہوئے ٹرانسپورٹ سیفٹی بورڈ کینیڈا نے اس فلائٹ کے ڈیٹا ریکارڈ سے یہ پتہ چلایا تھا کہ بلندی سے نیچے آنے کے سات مراحل میں ایک مرحلہ اس کی ترتیب سے پہلے ہی طے کر لیا گیا تھا جس کی وجہ سے یہ فلائٹ اس مرحلے کی بتائی گئی بلندی سے تقریباً 1300 فٹ نیچے آ گئی تھی مگر ایئر ٹریفک کنٹرول نے اس پرواز کے عملے کو ان کی اس غلطی سے آگاہ کرنے کی زحمت گوارہ نہ کی اسی وجہ سے یہ فلائٹ کھٹمنڈو کے جنوب میں واقع پہاڑی چوٹیوں سے گزرتے وقت کم بلندی پر تھی جس کی وجہ سے یہ ان پہاڑیوں کی جنوبی ڈھلوان سے ٹکرا گئی اور اس پر سوار تمام افراد لقمہ اجل بن گے۔ اس حادثے کی تفتیش کرنے والوں میں سے زیادہ تعداد نے اس حادثے کو پائلٹ کی صریح غلطی قرار دیا تاہم رپورٹ میں یہ بھی بتایا گیا کہ نیپال ایوی ایشن کی طرف سے پی آئی اے کے پائلٹوں کو جو اس علاقے سے گزرنے کی جو ہدایات دیں گئیں تھیں وہ ناکافی اور ناقابل فہم تھیں اس کے علاوہ نیپالی ایئر ٹریفک کنٹرول نے پائلٹ کی غلطی کو محسوس کرنے کے باوجود اسے بروقت اس کی غلطی سے آگاہ کرنا گوارہ نہ کیا تھا۔

فلائٹ 268 کو یہ فضائی حادثہ تھائی ایئرویز کی فلائٹ 311 کو کھٹمنڈو کے شمال میں پیش آنے والے حادثے کے صرف 59 دن بعد پیش آیا تھا۔ اس حادثے کی تحقیقات کرنے کے لئے نیپال آنے والی NTSB کی ٹیم کو ہی پی آئی اے فلائٹ 268 کو پیش آنے والے حادثے کی تفتیش بھی کرنا پڑی تھی۔ جس کے بعد نیپالی حکام نے ان دونوں فضائی حادثات پر رپورٹ پیش کی تھی۔

1993ء چائنا ایسٹرن ایئر لائنز فلائٹ 583

چائنا ایسٹرن ایئر لائنز فلائٹ شنگھا ئیچین سے لاس اینجلس جانے والی ایک شیڈولڈ فلائٹ تھی۔ 6اپریل 1993ء کو یہ فلائٹ ایک میکڈونل ڈگلس MD11 طیارہ تھا یہ بحرالکاہل پر MACHO-84 کی رفتار سے پرواز کررہا تھا کہ عملے کے ایک رکن سے اتفاقاً جہاز کا ایک دروازہ کھل گیا جہاز اس وقت ایلویشن آئی لینڈ پر سے گزر رہا تھا۔ اس کے ساتھ ہی یہ پرواز شدید جھٹکوں کا شکار ہوگئی۔ اور اس جہاز کو شیمیا ایئر فورس بیس الاسکا پر ایمرجنسی لینڈنگ کرنا پڑی۔

اس جہاز پر سوار 235 مسافروں میں 60 کو زخمی حالت میں ہسپتال داخل کرانا پڑا جبکہ ان زخمیوں میں سے دو جاں بحق ہوگئے کاک پٹ عملے کے 5 ارکان کو کوئی زخم نہیں آئے جبکہ تین ارکان بہت شدید طور پر زخمی ہوئے۔ 8 ایئر ہوسٹس کو معمولی زخم آئے جبکہ 4 شدید طور پر زخمی ہوئیں۔ مسافروں میں سے 84 بالکل ٹھیک رہے جبکہ 96 کو ہلکے زخم آئے اور 53 شدید طور پر زخمی ہوئے۔ 24اپریل 1993ء کو ہسپتال سے شدید زخمیوں میں سے صرف تین افراد کو فارغ کیا جاسکا۔

چائنا ایسٹرن ایئر لائنز نے اپنی فلائٹ 583 شنگھائی لاس اینجلس جاری رکھی البتہ اسے شنگھائی کے ایک دوسرے ایئر پورٹ پر منتقل کردیا۔

1994ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 140 ایک معمولی غلطی

چائنا ایئر لائنز کی فلائٹ 140 نمبی تائیوان سے نگویا جاپان جاتی تھی۔ 26 اپریل 1994ء کو یہ فلائٹ ایئر بس A300 طیارہ تھا اپنی معمول کی پرواز مکمل کر کے نگویا ایئرپورٹ پر لینڈ کرنے جارہا تھا کہ اچانک لینڈنگ سے ذرا پہلے اس فلائٹ کے فرسٹ آفیسر سے غیر ارادی طور پر ٹیک آف گوراؤنڈ بٹن دب گیا جس سے جہاز کا تھروٹل لینڈنگ کی بجائے ٹیک آف پوزیشن میں آ گیا۔

پائلٹ وانگ لوچی اور کو پائلٹ دونوں نے جہاز کو اس حالت سے نکالنے کی کوشش کی اور دستی طور پر تھروٹل کو اس کی صحیح حالت میں لانے کی کوشش کی تاہم آٹو پائلٹ سسٹم نے ان کے ان اقدامات کے خلاف عمل کرتے ہوئے جہاز کو ٹیک آف گوراؤنڈ پوزیشن میں رہنے دیا جیسا کہ عام طور پر ٹیک آف کے وقت یہ سسٹم جہاز میں عمل کرتا ہے۔ جس سے جہاز اچانک عمودی طور پر ناک کے بل بلند ہونے لگا جہاز کے اس طرح اچانک بلند ہو جانے کی وجہ سے انجنوں کا تھرسٹ کم ہو گیا جس سے جہاز کی ایئر سپیڈ کم ہو گئی اور جس کے بعد جہاز کا ایئروڈائنامک سسٹم جام ہو گیا۔ چونکہ جہاز لینڈ کرنے کے لئے پائلٹ کے پاس وقت نہیں تھا لہٰذا اسے اس پوزیشن سے نکالنے کے لیے بھی پائلٹ کے پاس وقت نہیں بچا تھا۔ نتیجتاً جہاز زمین سے ٹکرا گیا اور کریش ہو گیا یوں منزل پر پہنچ جانے کے بعد بھی یہ جہاز تباہی کا شکار ہو گیا اور فرسٹ آفیسر کی معمولی سی غلطی نے جہاز پر سوار 256 مسافروں اور 15 عملے کے ارکان میں سے 264 افراد کی جان لے لی اور صرف 7 افراد زندہ بچے جو مسافر اس حادثے میں زندہ بچے وہ جہاز کی 7 نمبر نشستوں کی قطار اور 15 نمبر قطار پر بیٹھے ہوئے تھے۔

یہ حادثہ لاکربی کے سانحے کے بعد شہری ہوابازی کی تاریخ کا سب سے خوفناک حادثہ تھا۔ اس کے علاوہ ایئر بس A300 کے حادثات میں ایران ایئر کی فلائٹ 655 کے حادثے کے بعد اہم ترین حادثہ تھا۔ یہ پرواز تائیوان ایئرپورٹ سے جاپانی معیاری وقت کے مطابق 17:53 پر نگویا جاپان کے لیے روانہ ہوئی تھی اور ایک پرسکون پرواز تھی۔ 19:47 منٹ پر یہ پرواز نیچے اترنا شروع ہوئی اور 20:12 منٹ پر نگویا رن وے سے صرف 5.6 کلومیٹر کی دوری پر تھی اور صرف 1000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہی تھی۔ مزید نیچے اترنے کے بعد جب یہ جہاز 500

فٹ کی بلندی پر پہنچا تو فرسٹ آفیسر سے انجانے میں وہ غلطی سرزرد ہوگئی جس کا خمیازہ 264 افراد کو جان دے کر بھگتنا پڑا۔

ٹیک آف کا بٹن دبتے ہی جہاز ناک کے بل عمودی طور پر بلند ہونے لگا اور ایئر سپیڈ اچانک کم ہوگئی جس کی وجہ سے اس جہاز کا ڈائنامک سسٹم جام ہوگیا جس کے بعد جہاز ناک کے بل نیچے گرنے لگا کیپٹن نے کنٹرول پینل پر اپنی سرتوڑ کوشش کی کہ جہاز کو اس سچوایشن سے نکالے مگر ناکام رہا۔ اور نتیجتاً جہاز 20:15:25 پر زمین سے ٹکرا کر پاش پاش ہوگیا۔ اور 31 سالہ زندہ بچ جانے والے عینی شاہد کے مطابق ایک ایئر ہوسٹس نے جہاز میں اعلان کیا تھا کہ جہاز کا ایروڈائنامک سسٹم جام ہوجانے کی وجہ سے جہاز کریش ہونے والا ہے یہ جہاز میں کیا جانے والا آخری اعلان تھا ایک اور زندہ بچ جانے والے مسافر نے بھی اس کی تصدیق کی کہ جہاز کے کریش ہونے سے پہلے مسافروں کو اس کا انتباہ دیا گیا تھا کہ جہاز کریش ہونے لگا ہے۔ 27 اپریل کو جاپانی حکام نے اعلان کیا کہ اس حادثے میں زندہ بچنے والے افراد کی تعداد 10 ہے جن میں ایک تین سالہ فلپائنی بچی بھی شامل تھی۔ ان زندہ بچنے والوں میں دو تائیوان کے اور سات جاپانی شہری شامل تھے۔

6 مئی 1994ء کو ان دس زخمیوں میں سے صرف سات افراد زندہ بچے جن میں تین بچے بھی شامل تھے۔ ان میں سے دو بچوں کے زندہ بچ جانے پر خود جاپانی ڈاکٹر بھی حیران تھے۔

3 مئی 1994ء اور 7 مئی کو تائیوان کی شہری ہوابازی کے محکمے CAA نے ایئر بس A300 کے کمپیوٹر سسٹم کو آسان بنانے کی ہدایات جاری کیں اور تمام پائلٹ اور کو پائلٹس کے لیے A300 اڑانے کے لئے سپلیمنٹری ٹریننگ بھی لازم قرار دی گئیں۔

1994ء جہاز کے پروں میں چھپا ہوا خطرہ

یو ایس ایس کی فلائٹ 427 شکاگو کے اوہارا ایئرپورٹ سے پٹس برگ انٹرنیشنل ایئرپورٹ پنسلونیا جانے والی معمول کی پرواز تھی 8 ستمبر 1994ء بروز جمعرات یہ پرواز جو ایک بوئنگ 737-3B7 طیارہ تھا پٹس برگ ایئرپورٹ کے رن وے نمبر 28R پر گر کر تباہ ہوگئی۔

یہ جہاز پائلٹ کیپٹن پیٹر جرمانو 45 سال اور کو پائلٹ چارلس بی 38 سال اڑا رہے تھے۔ 7:03 منٹ پر جہاز 6000 فٹ کی بلندی پر رن وے سے تقریباً 6 میل دوری پر تھا کہ اچانک پائلٹ کے کنٹرول سے باہر ہوگیا اور 50 ڈگری سے جا ٹکرایا۔ یہ پٹس برگ شہر کی ایک مضافاتی بستی ہوپ ویل ٹاؤن شپ میں گرا تھا۔ اس حادثے میں اس پر سوار تمام 127 مسافر اور عملے کے 5 ارکان ہلاک ہوگئے اور اس حادثے کی روئیداد سنانے کے لئے بھی کوئی زندہ نہیں بچا تھا۔

یہ جہاز پنسلوانیا کی ایک بڑی معاون شاہراہ کے بالکل قریب گرا تھا۔ اس پر سینکڑوں افراد کاریں اور دوسری گاڑیاں چلا رہے ہوتے ہیں۔ اگر یہ جہاز اس شاہراہ پر گرتا تو مزید سینکڑوں اموات واقع ہوجانے کا خطرہ تھا۔

بوئنگ 737 طیاروں کو پیش آنے والے حادثات میں یہ اس وقت کا دوسرا بڑا حادثہ تھا۔ جبکہ امریکہ کی فضائی تاریخ کا 2012ء تک پیش آنے والا ساتواں بڑا حادثہ تھا۔

NTSB نے پرواز 427 کی تباہی پر جو رپورٹ پیش کی اس میں اسکی تباہی کا سبب یہ بتایا کہ اس جہاز کے پروں میں نصب رڈر میں خرابی واقع ہوجانے کی وجہ سے جہاز پر کنٹرول نہ رہا تھا۔ NTSB کے مطابق 3 مارچ 1991ء کو ایسی ہی خرابی یونائیٹڈ ایئر لائنز کی فلائٹ 585 میں بھی واقع ہوئی تھی۔ ان حادثات کے بعد بوئنگ کمپنی نے نئے 737 بوئنگ طیاروں میں رڈر سسٹم Ruder-sys تبدیل کردیا جبکہ استعمال میں موجودہ طیاروں کے رڈر سسٹم کی اصلاح کی گئی۔

1994 آئیفل ٹاور پر جہاز تباہ کرنے کا منصوبہ

ایئر فرانس کی فلائٹ 8969 24 دسمبر 1994ء کو الجزائر میں ایک انتہا پسند تنظیم SIA نے اغوا کر لی۔ طیارہ اغوا کرنے کے بعد اغوا کنندگان نے تین مسافروں کو ہلاک کر دیا۔ اس انتہا پسند تنظیم کا منصوبہ اس ہوائی جہاز کو عین آئفل ٹاور کے اوپر لے جا کر تباہ کرنے کا تھا۔ جب یہ اغوا شدہ جہاز مارسیلز، فرانس میں ایندھن لینے کے لیے رکا تو فرانسیسی فوج کے ایک گوریلا گروپ نے جہاز پر دھاوا بول کر چاروں اغوا کنندگان کو ہلاک کر دیا۔ یورپی مورخین کے مطابق جہاز اغوا کرنے کی اس واردات میں 11 ستمبر 2001ء کو نیویارک میں پیش آنے والے فضائی حادثے کا عکس نظر آتا ہے یا شاید 11-9 کے پلان کی منصوبہ بندی اس وارادوت کے پس منظر میں کی گئی تھی۔

ان دنوں الجزائر خانہ جنگی کا شکار تھا اور الجزائر جانے والی تمام پروازیں میزائل سے حملہ کئے جانے کے خطرے سے دو چار تھیں۔ اسی وجہ سے ایئر فرانس کی الجزائر کو جانے والی تمام پروازوں میں عملے کے ارکان ایسے رضا کاروں میں سے منتخب کیے جاتے تھے جو خود اپنی مرضی سے اس روٹ پر خدمات انجام دینا چاہتے تھے۔ اس کے علاوہ ایئر فرانس نے حکومت فرانس سے الجزائر کے لئے پروازیں منسوخ کرنے کی تجویز بھی پیش کی تھی کیونکہ جہازوں کے اغوا کیے جانے کے امکان روشن تھے۔ تاہم حکومت فرانس نے اس کا کوئی جواب نہیں دیا تھا۔ فلائٹ 8969 ایک ایئر بس A300 B2 طیارہ تھی جو حواری بومدین انٹرنیشنل ایئر پورٹ الجزائر سے پیرس جا رہی تھی۔

24 دسمبر 1994ء کو حواری بومدین ایئر پورٹ الجزائر سے ایئر فرانس کی اس پرواز پر چار مسلح افراد سوار ہوئے۔ یہ پرواز پیرس کے اورلی ایئر پورٹ کے لیے صبح 11:15 منٹ پر روانہ ہونا تھی نیلی یونیفارم میں ملبوس چاروں مسلح افراد نے ایئر الجزئر کے علامتی نشان بھی اپنی یونیفارم پر آویزاں کیے ہوئے تھے۔ اس لیے ان کی طیارے میں موجودگی سے کسی کو بھی خطرہ محسوس نہ ہوا۔

اس کے بعد انہوں نے مسافروں کے پاسپورٹ چیک کرنا شروع کر دیئے کلاوڈ برینارڈ نامی ایک ایئر ہوسٹس نے بعد ازاں بتایا کہ پاسپورٹ چیک کرنے والے یہ پولیس والے پوری طرح مسلح تھے۔ ایئر ہوسٹس نے یہ بھی محسوس کیا کہ یہ معمول کے خلاف تھا کیونکہ الجزائر پولیس کے چیکنگ کرنے والے کبھی پہلے مسلح نہیں دیکھے گئے تھے۔ جب اس چیکنگ کی وجہ سے یہ

پرواز تاخیر کا شکار ہونے لگی تو الجزائری فوجی دستوں نے شک کی بنا پر اس جہاز کو گھیرے میں لے لیا۔ ایک مسافر خاتون زاہدہ کاکاپچی کے مطابق اس نے الجزائری اسپیشل فورسز کو جہاز کے باہر کھڑا دیکھا تھا اور پولیس سے ایک لفظ ''کافر'' بھی سنا تھا۔ اس لیے زاہدہ کو یقین ہو گیا کہ جہاز پر ہائی جیکنگ کرنے والے دہشت گرد ہیں۔ اس کے فوراً بعد ان پولیس والوں نے اپنی شناخت بطور اغوا کنندگان یا ہائی جیکرز کرا دی اور ایئر فرانس چونکہ فرانس کی قومی فضائی کمپنی تھی اور فرانس کی علامت تھی اس لیے اس کا طیارہ اغوا کر لیا۔

ہائی جیکر عبدل عبداللہ یحییٰ اور اس کے تینوں مسلح ساتھی پوری طرح آتشیں اسلحے اور دھماکہ خیز مواد سے مسلح تھے ان کے پاس کلاشنکوف، ڈائنامائٹ، دستی بم اور پستول تھے۔ انہوں نے 220 مسافروں اور عملے کے 12 ارکان سے تعاون کرنے کا مطالبہ کیا۔ انہوں نے ایک ڈائنامیٹ کاک پٹ میں اور دوسرا جہاز کے درمیانی حصے کی ایک سیٹ کے نیچے نصب کر دیا اور انہیں ڈیٹونیٹر سے بذریعہ تار منسلک کر لیا۔ اس کے علاوہ انہوں نے عملے کی یونیفارم پہن لیں تا کہ جہاز پر حملہ کرنے والوں کو کنفیوز کیا جا سکے۔ جہاز پر کنٹرول حاصل کرنے کے بعد اغوا کنندگان نے سب سے پہلا کام یہ کیا کہ ننگے سر مسافر خواتین اور بشمول ایئر ہوسٹس کو سر ڈھانپنے کا حکم دیا۔ جن خواتین کے پاس سر ڈھانپنے کے لئے کوئی کپڑا نہیں تھا ان کے سر جہاز میں موجود کمبلوں سے ڈھانپے گئے۔ ایک سینئر الجزائری مسافر کے مطابق یہ دہشت گرد اپنے فن میں یکتا تھے۔ 20 منٹ مسافروں کو آرام کرنے دیتے اور 20 منٹ تک ان پر تشدد کرتے تھے اور کسی کو بھی اندازہ نہیں ہوتا تھا کہ اگلے 20 منٹ میں کیا ہونے والا ہے۔

ہائی جیکرز نے جہاز کے ریڈیو پر اعلان کیا کہ وہ اللہ کے سپاہی ہیں۔ اللہ نے انہیں اس کام کے لئے منتخب کیا ہے اور وہ GIA کے نام پر اہل مغرب کے خلاف جنگ کرنے نکلے ہیں۔

الجزائر کا وزیر داخلہ عبدالرحمن میزیے ایئر کنٹرول ٹاور پر پہنچ گیا اور اس نے ہائی جیکرز سے مذاکرات کا آغاز کیا۔ ہائی جیکرز نے جہاز کے کپتان کے ذریعے اغوا کنندگان کی رہائی کے لئے FIS نامی تنظیم کے دو رہنماؤں، عباس مندانی اور علی بلحاوج کے رہا کیے جانے کا مطالبہ کیا۔ FIS نامی تنظیم پر الجزائر میں 1992ء میں پابندی عائد کر دی گئی تھی اور اس کے یہ دونوں رہنما نظر بند تھے۔ الجزائری وزیر داخلہ نے ہائی جیکرز کو کہا کہ اگر وہ الجزائری حکومت سے اس سلسلے میں بات چیت کرنا چاہتے ہیں تو معمر افراد اور بچوں کو سب سے پہلے غیر مشروط طور پر رہا کر دیں۔

اسی اثناء میں میڈیا کے افراد اس اغوا کی کوریج کے لئے ایئر پورٹ پر جمع ہونا شروع ہو گئے۔
تقریباً 12 بجے فرانس کے وزیر خارجہ ایلن جوپ نے اس بحران سے نمٹنے کے لئے ایک ٹیم تشکیل دی اور فرانس کے اس وقت کے وزیر داخلہ چارلس پیسکا نے بھی مشاورت کے بعد فرانس کے وزیر اعظم کو اس کی کرسمس کی چھٹیوں سے واپس بلا لیا۔ اس کے علاوہ دوسرے فرانسیسی حکام کی چھٹیاں منسوخ کر دیں گئیں۔

اغوا کرنے کے دو گھنٹے بعد ہائی جیکرز نے کیپٹن کو مجبور کیا کہ وہ پیرس کے لئے ٹیک آف کرے تا کہ ہائی جیکرز پیرس میں پریس کانفرنس منعقد کر سکیں۔ تاہم کیپٹن ٹیک اف نہ کر سکا کیونکہ طیارے کو مسافروں کے لئے سیڑھیاں ابھی تک لگی ہوئیں تھیں اور الجزائری افواج نے رن وے کو بلاک کیا ہوا تھا۔ ادھر الجزائری حکام نے اغوا کنندگان کے مطالبات کو ماننے سے انکار کر دیا تھا جس پر برہم ہو کر ہائی جیکرز نے جہاز کو ڈائنامیٹ سے اڑانے کا اعلان کر دیا۔

پاسپورٹ چیک کرنے کے دوران ہائی جیکرز نے دریافت کیا تھا کہ الجزائری پولیس کا ایک آفیسر اس جہاز میں سفر کر رہا تھا۔

الجزائری حکام کو جھٹکا دینے کے لئے انہوں نے اس الجزائری پولیس آفیسر کو اس کی سیٹ سے اٹھا کر اپنے ساتھ آنے کا کہا۔ وہ آفیسر ہائی جیکرز کے ساتھ جانے میں ہچکچایا اور دیگر مسافروں کے مطابق اس نے ہائی جیکرز سے التجا کی کہ اسے نہ ماریں کیونکہ اس کی بیوی اور بچے ہیں۔ مگر ہائی جیکرز نے اس پولیس آفیسر کے سر میں گولی ماردی اس کی اطلاع ایک ایئر ہوسٹس نے کیپٹن کو دی مگر اس کے باوجود الجزائری حکومت نے یرغمالیوں کے مطالبات ماننے سے انکار کر دیا۔

اس مرتبہ ہائی جیکرز نے ایک ویت نامی کو چنا جو الجزائر میں حکومت ویتنام کا کمرشل اتاشی تھا غلط فہمی کی بنا پر اس ویت نامی نے سمجھا کہ اسے رہا کیا جا رہا ہے مگر ہائی جیکرز نے اسے بھی گولی ماردی۔ فرانسیسی حکومت کمانڈوز بھیج کر اغوا کے اس مسئلے کو حل کرنا چاہتی تھی مگر الجزائری حکومت اپنے ملک کی صورتحال کی وجہ سے غیر ملکی فوج کو اپنی سرزمین پر قدم رکھنے کی اجازت دینے کے لئے تیار نہ تھی۔ 25 دسمبر یعنی کرسمس کی صبح فرانسیسی وزیر اعظم اپنی کرسمس کی چھٹیاں منسوخ کر کے پیرس پہنچ گیا۔ اسے بتایا گیا کہ الجزائر کی خفیہ ایجنسیوں کے مطابق ہائی جیکرز کا اصل مقصد اس ہوائی جہاز کو پیرس کے اوپر تباہ کرنا تھا۔

الجزائری حکام نے یحیٰی کی پہچان کے بعد اس کی ماں کو درخواست کی کہ وہ اپنے بیٹے کو

یرغمالی مسافر رہا کرنے کا کہے۔ جب بچی کو اس کا علم ہوا تو مزید طیش میں آ گیا کہ اس کی ماں کو اس کے عزائم کو ناکام بنانے کے لئے استعمال کیا گیا ہے۔ اس وجہ سے الجزائر کی حکومت کو ایک فرانسیسی مسافر کے ذریعے الٹی میٹم بھیجا گیا کہ اگر 9:30 بجے شب الجزائری حکومت نے اس جہاز کو ٹیک آف نہیں کرنے دیا تو ہائی جیکر ہر 30 منٹ کے بعد ایک مسافر کو ہلاک کر دیں گے جب یہ ڈیڈ لائن گذری تو ہائی جیکرز نے ایک فرانسیسی کو ہلاک کر دیا۔ اس پر پائلٹ نے الجزائری حکام کو اس کا ذمہ دار ٹھہرایا۔ آخر ہائی جیکنگ کے 39 گھنٹے بعد اس جہاز کو پرواز کرنے کی اجازت دیدی گئی۔

اغوا شدہ جہاز 26 دسمبر کو صبح سویرے آخر کار مارسیلز پہنچ گیا۔ مارسیلز میں ایک فرانسیسی میجر ڈینس فویئرا اپنے کمانڈوز کے ساتھ ہائی جیکروں سے نمٹنے کے لئے تیار تھا۔ تاہم ہائی جیکروں کو اس کا علم نہیں تھا۔

فرانسیسی حکام نے جان بوجھ کر اس جہاز کو رن وے کے ایک دور دراز گوشے میں جانے دیا۔ میجر فویئر چاہتا تھا کہ ہائی جیکروں سے طویل بات چیت کر کے انہیں الجھایا جائے تا کہ اس دوران کمانڈوز جہاز میں داخل ہو جائیں۔

تقریباً 8 بجے صبح ہائی جیکروں نے مطالبہ کیا کہ جہاز میں 27 ٹن ایندھن بھر کرا سے 9:40 تک ٹیک آف کرنے دیا جائے۔ اس جہاز کو پیرس تک پہنچنے کے لئے صرف 9 سے 10 ٹن ایندھن کی ضرورت تھی۔ حکام کو خبر تھی کہ ہائی جیکرز اس جہاز کو پیرس کے اوپر ایک فلائنگ بم کے طور پر استعمال کرنا چاہتے ہیں۔ فرانسیسی کمانڈوز ایئرپورٹ ورکرز کے بھیس میں اس جہاز کی سروس میں مصروف ہو چکے تھے۔ میجر نے ہائی جیکرز سے پوچھا کہ کیا وہ پیرس کی بجائے مارسیلز میں پریس کانفرنس کرنا پسند کریں گے کیونکہ تمام بین الاقوامی پریس کے نمائندے یہاں موجود ہیں؟ ادھر میجر جانتا تھا کہ مسافروں کو جہاز کے عقبی حصے میں بھیج کر اگلے حصے کو پریس کانفرنس کے لئے خالی کرانا ایک بہترین چال تھی۔ ہائی جیکرز اس چال میں پھنس گئے تھے۔ جب 5 بجے شام تک یہ پریس کانفرنس منعقد نہ ہوئی اور نہ ہی جہاز میں ایندھن بھرا گیا تو ہائی جیکرز نے ایک چوتھے شکار کو ہلاک کرنے کا ارادہ کیا اور عملے میں سے ایک شخص کو اس مقصد کے لئے چنا۔

5 بجے شام آخر میجر فویئر نے جہاز پر دھاوا بول دیا۔ اس دھاوے میں چاروں ہائی جیکرز ہلاک کر دیئے گئے۔ 5:35 منٹ پر میجر فویئر نے کنٹرول ٹاور کو بتایا کہ جہاز کو ہائی جیکرز سے صاف کرا لیا گیا ہے اور آخر کار 54 گھنٹے بعد جہاز اغوا کا یہ قصہ ختم ہو گیا۔

1995ء امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 965

امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 965 ایک بوئنگ 757 طیارہ تھا۔ یہ میامی ایئرپورٹ فلوریڈا سے کولمبیا جانے والی ایک شیڈولڈ فلائٹ تھی۔ یہ فلائٹ کولمبیا میں ایک پہاڑی سے ٹکرا کر پاش پاش ہوگئی۔

20 دسمبر 1995ء کو پیش آنے والے اس فضائی حادثے میں 151 مسافر اور عملے کے آٹھ افراد مارے گئے۔ یہ بوئنگ 757 کو پیش آنے والا پہلا حادثہ تھا اور کولمبیا میں پیش آنے والے تمام فضائی حادثوں میں سب سے زیادہ ہلاکتیں اس فضائی حادثے میں رونما ہوئیں تھیں۔

اس پرواز میں کولمبیا کے ایسے باشندے سوار تھے جو کرسمس کی چھٹیاں گزارنے کے لئے کولمبیا واپس لوٹ رہے تھے۔ اس فلائٹ کے میامی ایئرپورٹ سے ٹیک آف کرنے میں 30 منٹ کی تاخیر ایک سرمائی طوفان کی وجہ سے ہوئی۔ شام 5:14 منٹ پر یہ پرواز ٹیکسی کرتے ہوئے رن وے 27A کی طرف بڑھی۔

کچھ مسافر جن کی سیٹیں ایڈوانس میں ریزرو تھیں وہ اس تاخیر کے باوجود اس پرواز میں سوار ہونے سے رہ گئے۔ شاید ان کی زندگی ابھی باقی تھی۔

1992ء میں دائیں بازو کے گوریلا حملوں کی وجہ سے کولمبیا کے اس ایئرپورٹ پر کوئی ریڈار سسٹم نہیں تھا جو بوئنگ 757 کو واچ کر سکے کولمبیا کا شہر بوگا پہاڑی سلسلوں میں گھرا ہوا ایک شہر ہے جن کو محفوظ ترین طریقے سے عبور کرنے کے لئے جہاز ریڈیو بیکن سسٹم سے مدد لیتے ہیں جو انہیں کہاں بلندی پر جانا اور کہاں اترنا اور کہاں مڑنا ہے کے متعلق چارٹ فراہم کرتا ہے۔ اس کے علاوہ پائلٹ کو اس علاقے کے متعلق چارٹ فراہم کیے جاتے ہیں انہیں چارٹوں کی وجہ سے غلطی سے پائلٹ نے فلائٹ 965 کو ایک 9800 فٹ بلند پہاڑ کی سمت میں موڑ لیا جبکہ ان کا جہاز اس سے کم بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔

پہاڑ سے ٹکرانے سے 12 سیکنڈ پہلے جہاز کے گراؤنڈ ایمرجنسی سسٹم نے الارم دیا کہ جہاز ایک عمودی ڈھلوان سے ٹکرانے جا رہا ہے مگر اب وقت نہیں بچا تھا مگر اس کے باوجود پائلٹ اور کو پائلٹ نے جہاز کو بلند کر کے اس پہاڑ کو عبور کرنے کی کوشش کی مگر جہاز کی رفتار کو کم کرنے کے لئے لگائی گئیں بریکوں نے جہاز کے بلند ہونے کی شرح بھی کم کر دی تھی لہٰذا جہاز اس پہاڑ کی چوٹی

کے قریب ہی پہاڑ سے ٹکرا گیا بعد کی تحقیقات سے پتہ چلا کہ یہ جہاز اس پہاڑ کی چوٹی کے اتنے قریب پہنچ کر تباہ ہوا کہ اگر جہاز کا عملہ بروقت جہاز کی رفتار کم کرنے والی بریکیں ہٹا دیتا تو عین ممکن تھا کہ یہ پہاڑ کو عبور کر جاتا۔ بقول شاعر ''ٹوٹی کہاں کمند۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔۔

کباڑیوں نے بعد ازاں ہیلی کاپٹروں کی مدد سے جہاز تباہ ہونے کے مقام پر پہنچ کر اس جہاز کے بہت سے کل پرزے اڑا لئے اور یہ کل پرزے بعد ازاں میامی کے چور بازار میں فروخت کے لیے موجود پائے گئے تھے۔ اسی بنا پر امریکن ایئر لائنز نے جہاز کے ملبہ سے چرائے جانے والے حصوں کی ایک 14 صفحوں کی فہرست شائع کی جس میں جہاز کے گم شدہ حصوں کے سیریز نمبر بھی دیئے گئے تھے۔

1997ء میں امریکہ ایک ڈسٹرکٹ جج نے اس حادثے کا ذمہ دار پائلٹ کو ٹھہرایا جس کی غلطی کی وجہ سے اس کے نزدیک یہ حادثہ رونما ہوا تھا۔ تاہم 1999ء میں امریکہ کے کورٹ آف اپیلز نے اس فیصلے پر نظر ثانی کرتے ہوئے پائلٹ کو بری الذمہ قرار دے دیا۔ اس حادثے کے بعد 1996ء میں بوئنگ کمپنی نے اپنے طیاروں میں ایک نیا گراؤنڈ پروگزمٹی وارننگ سسٹم روشناس کرایا جو مفید ثابت ہوا اور آئندہ اس روٹ پر کوئی دوسرا حادثہ رونما نہ ہوا۔

2002ء کے بعد سے جن طیاروں میں 6 سے زائد مسافر سوار ہوں ان کے لیے پہاڑی ڈھلوانوں سے ٹکرانے سے بچانے کے لئے ایک نیا سسٹم نصب کرنا لازم قرار دیا گیا تھا مگر 28 جولائی 2010ء کو ایئر بلیو کے طیارے کو ایک ایسا ہی حادثہ مارگلہ کی پہاڑیوں میں اسلام آباد پاکستان کے نزدیک پیش آ گیا تھا۔ جو شاید اس طیارے میں اس سسٹم کی موجودگی کے باوجود رونما ہو گیا تھا۔

1996ء میں اس فضائی حادثے کی جو تفتیشی رپورٹ NTSB اور کولمبیا کی تفتیشی ٹیم نے مرتب کی اس کے مطابق اس حادثے کا سبب جہاز کے عملے کی اس راستے میں آنے والی چوٹیوں سے ناواقفیت اور طیارے کے آٹومیشن سسٹم کا استعمال نہ کرنا قرار دیا گیا تھا۔

1996 دوران پرواز دھماکہ، ایک معمہ؟

ٹرانس ورلڈ ایئر لائن کی فلائٹ 800 جو ایک اور 747 بوئنگ طیارہ تھا جو دوران پرواز ہونے والے دھماکہ سے پھٹ کر بحر اوقیانوس میں جا گرا تھا۔ یہ حادثہ مشرقی موری چس نیویارک کے قریب رونما ہوا تھا۔ اس طیارے نے 17 جولائی 1996ء کو تقریباً 20:31 بجے جان ایف کینڈی انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے ٹیک آف کیا تھا اور اس حادثے میں اس طیارے پر سوار تمام 230 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ یہ امریکہ کی فضائی تاریخ کا تیسرا بڑا حادثہ قرار دیا جاتا ہے۔ یہ A 800 ایک باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی جو نیویارک سے روم جا رہی تھی۔ راستے میں اس پرواز نے پیرس میں سٹاپ اوور کرنا تھا۔

امریکہ کے فضائی حادثات کے تفتیشی بورڈ کے ارکان کے جائے حادثہ تک پہنچنے سے پہلے ابتدائی طور پر اس حادثے کو ایک دہشت گرد کارروائی قرار دیا گیا تھا۔ تاہم ایف بی آئی نے 16 ماہ کی تحقیقات کے بعد جو رپورٹ شائع کی اس کا یہ سبب بتایا گیا تھا کہ تفتیش کے دوران اس جہاز کے ملبے سے کسی دہشت گردانہ کارروائی کا کوئی ثبوت نہیں ملا۔

چار سال بعد امریکہ کے فضائی حادثات کے تفتیشی بورڈ NTSB کی تحقیقاتی رپورٹ 23 اگست 2000 کو شائع ہوئی جس میں بتایا گیا کہ اس پرواز کے دوران ہونے والے دھماکے کا سبب اس طیارے کے ایک ایندھن ٹینک سے اٹھنے والے آتشیں بخارات تھے یا شاید شارٹ سرکٹ سے لگنے والی ان بخارات میں آگ تھی۔ اس کے علاوہ فلائٹ 800 کو پیش آنے والے اس حادثے کے متعلق کئی اور نظریات بھی پیش کیے گئے تھے جن میں کسی دہشت گرد گروپ یا خود امریکی بحریہ کا غلطی سے داغا جانے والا ایک میزائل تھا جو اس طیارے کی تباہی کا سبب بن گیا تھا۔ تاہم امریکہ کے این ٹی ایس بی بورڈ نے اس طیارے کو کوئی میزائل لگنے کے امکانات سے انکار کر دیا تھا مگر 150 سے زائد با اعتماد عینی شاہدین کے مطابق جن میں بہت سے سائنسدان بھی شامل تھے انہوں نے ایف بی آئی اور امریکی فوج کو بیان دیا کہ انہوں نے ایک میزائل کو فلائٹ 800 کو تباہ کرتے ہوئے خود اپنی آنکھوں سے دیکھا تھا۔

بدھ 17 جولائی 1996ء کی شب ایک عینی شاہد کے مطابق جو لانگ آئی لینڈ کے علاقے ویسٹ ہمپٹن میں واقع اپنے گھر سے رات کی سیر کو نکلا تھا اور چہل قدمی کے دوران آسمان

پرندوں کو بھی دیکھ رہا تھا ٹھیک 8:31 منٹ پر ایک سرخ روشن شے کو اوپر کی سمت میں جاتے ہوئے دیکھا وہ اسے دیکھ ہی رہا تھا کہ اس نے ایک سفید روشنی کو شمال مشرق کی سمت میں حرکت کرتے ہوئے دیکھا۔ پھر چند سیکنڈ کے اندر اندر وہ سرخ روشنی آسمان پر سفید روشنی سے جا ٹکرائی اور ان دونوں کے آپس میں ملنے سے ایک دھماکہ ہوا پھر جلتا ہوا ملبہ پانی میں گرنے لگا ایک عینی شاہد کے مطابق اس نے TWA 800 اور اس میں سوار 230 افراد کی تباہی کا منظر خود اپنی آنکھوں سے دیکھا تھا۔

اس طرح بہت سے عینی شاہدوں نے اس بات کی تصدیق کی کہ انہوں نے کسی پروجیکٹائل شے کو فضا میں بلند ہوتے ہوئے اور فلائٹ 800 کی سمت میں بڑھتے ہوئے دیکھا تھا۔ جس کے چند سیکنڈ بعد دھماکہ کی آواز سنائی دی اور فلائٹ 800 کا جلتا ہوا ملبہ پانی میں گرتا ہوا نظر آیا تھا۔

بہر حال این ٹی ایس بی کی تحقیقات کے مطابق اس حادثے کی وجہ شارٹ سرکٹ کی وجہ سے فیول ٹینک میں ہونے والا دھماکہ تھا مگر عدالت میں سینکڑوں عینی شاہدین نے اس کے برعکس بیانات دیئے تھے اور عدالت کو بتایا تھا کہ انہوں نے زمین سے فضا میں مار کرنے والا ایک میزائل فلائٹ 800 کی طرف جاتے ہوئے اور اس سے ٹکراتے ہوئے دیکھا تھا۔

بہر حال دھماکہ کی وجہ کچھ بھی تھی اس کے نتیجے میں فلائٹ 800 میں سوار 230 افراد اپنی قیمتی جانوں سے ہاتھ دھو بیٹھے تھے اور جہاز کا اگلا حصہ فیوزلاج سے الگ ہو کر پہلے نیچے جا گرا تھا۔

حادثے کے بعد اگلی صبح امدادی کارروائیاں شروع ہوئیں۔ امدادی کارکنوں نے مسافروں کے اعضا بریدہ لاشوں کو اکٹھا کیا اور پانی کی سطح پر تیرتے ہوئے جہاز کے ٹکڑوں کو اکٹھا کیا یہ کارروائیاں اگلے چار ماہ تک جاری رہیں۔ غوطہ خوروں نے سمندر کی تہہ سے جہاز کے 17500 ٹن وزنی ملبے کو نکال لیا۔ اس ملبے کو لانگ آئی لینڈ کی ایک ورکشاپ میں جوڑ کر دوبارہ جہاز کی شکل دی گئی تھی۔ اور اس کا تجزیہ کر کے این ٹی ایس بی نے اپنی تفتیشی رپورٹ مرتب کی تھی۔ اس فضائی حادثے کو ایک سازش کا نتیجہ قرار دینے والوں کے نزدیک اس جہاز کو میزائل سے نشانہ بنایا گیا تھا جس کے ناقابل تردید شواہد بھی مل گئے تھے مگر چونکہ اس کا الزام امریکی بحریہ کو جاتا تھا اس لیے ایف بی آئی اور این ٹی ایس بی دونوں نے حقیقت کو چھپاتے ہوئے اس

حادثے کو جہاز کے ٹینک میں ہونے والا دھماکہ قرار دیا تھا۔

مگر 15 اگست 2000 کو واشنگٹن پوسٹ میں شائع ہونے والے ایک اشتہار میں عینی شاہدین کے بیانات کی روشنی میں بتایا گیا تھا کہ سرکاری ایجنسیوں نے مکمل طور پر چشم پوشی سے کام لیتے ہوئے جھوٹ بولا تھا۔

1996ء چرخی دوری، ہریانہ، فضائی تصادم

بھارت کے صوبے ہریانہ کی فضا میں 12 نومبر
1996ء کو دنیا کی تاریخ کا ایک بڑا فضائی تصادم
حادثہ رونما ہوا تھا جس کے متعلق ایک عینی شاہد کے بیان کے مطابق
بھی نہیں دیکھا تھا۔ اتنی زیادہ اموات اور اتنی تعداد سے انسانوں
اس نے ایسا بھیانک منظر پہلے
کے اعضا بریدہ لاشے میں دم
توڑ ہو کر رہ گیا بہت سے دیگر عینی شاہدین بھی اپنے حواس کھو بیٹھے تھے

منگل 12 نومبر 1996ء کو سعودیہ ایئر لائنز کے ایک بوئنگ 747 نے نئی دہلی کے اندرا
گاندھی انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے ٹھیک شام 6:32 منٹ پر ٹیک آف کیا عین اسی وقت ایئر
قازقستان کی فلائٹ 1907 دہلی ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کے لئے نیچے اتر رہی تھی۔ ان دونوں
پروازوں کو دہلی ایئر ٹریفک کنٹرول کے وی کے دتہ کنٹرول کر رہے تھے۔ ایئر سعودیہ کی فلائٹ
763 کے کیپٹن خالد الشبلی تھے جبکہ فرسٹ آفیسر نذیر خان تھے جبکہ فلائٹ KZA1907 میں
پائلٹ گینیڈی جیر پانون تھے اور آئیگور ریپ ریڈیو آپریٹر کے فرائض سرانجام دے رہے تھے۔

سعودیہ ایئر لائنز کی فلائٹ 763 میں 300 سے زائد افراد سوار تھے۔ جو حج کرنے
کے لیے سعودی عرب جا رہے تھے سعودیہ ایئر کی فلائٹ 763 جیسے ہی فضا میں بلند ہوئی اسے ایئر
ٹریفک کنٹرولر نے 15000 فٹ کی بلندی پر جانے کا کہا۔ ادھر KZA1907 کو اسی کنٹرولر نے
14000 فٹ کی بلندی تک نیچے آنے کی ہدایات دیں تھیں پوری دنیا میں پروازوں کو کنٹرول
کرنے کے معیار یکساں تسلیم کیے جاتے ہیں۔ تاہم اندرا گاندھی ایئر پورٹ دہلی پر ایسی ریڈار
سسٹم نصب نہیں تھا جو ایئر کنٹرولر کو بتا سکے کہ دونوں ہوائی جہاز ایک ہی فضائی راستے پر آمنے
سامنے آ گئے ہیں۔

کنٹرولر ٹاور پر نصب ریڈار خاصا پرانا تھا اور ایئر کنٹرولز کو جدید ڈیٹا فراہم کرنے سے
قاصر تھا۔ تاہم ہندوستانی حکومت کے ایک بیان کے مطابق حادثے کے وقت ایئر پورٹ پر ایک
امریکی کمپنی ایک جدید ریڈار سسٹم نصب کر رہی تھی جس کا کام شروع کرنے کے بعد ایئر کنٹرولر کو
آمنے سامنے ایک ہی فضائی راستے پر آنے والے جہازوں کا پتہ چل سکتا تھا۔ مگر ابھی اس سسٹم
کے کام شروع کرنے میں دیر تھی اسی وجہ سے دہلی ایئر ٹریفک کنٹرولر پرانے آلات پر انحصار
کرنے پر مجبور تھا۔ اسی وجہ سے 312 مسافروں کو سعودی عرب لے جانے والا سعودیہ ایئر لائنز کا

بوئنگ 747 طیارہ ٹیک آف کے صرف سات منٹ بعد قازقستان کے 37 مسافروں والے مال بردار جہاز ILYUSHIN-11-76 جو سامنے سے آ رہا تھا ٹکرا گیا۔

حادثے پر کی جانے والی تحقیقات سے پتہ چلا کہ اس فضائی تصادم کے بعد سعودیہ ایئر لائنز کا پائلٹ زندہ بچ گیا تھا اس نے اپنے جہاز کو زمین پر گر کر تباہ ہونے سے بچانے کی کوشش کی جو بے سود رہی تاہم اس نے اپنے جہاز کو ایک انسانی بستی پر گرانے کی بجائے ایک خالی کھیت میں گرنے دیا۔ ایک عینی شاہد بھارتی کے مطابق یہ اس پائلٹ کی نیکی تھی جو اس نے مرتے مرتے انجام دی تھی اس نے بستی کے سینکڑوں افراد کی جانیں بچائیں تھیں دونوں جہازوں کا ملبہ اور انسانی لاشے صوبہ ہریانہ کے چرخی دوری نامی مقام پر تقریباً 6 میل کے دائرے میں پھیل گئے تھے۔

سعودی طیارے کے کھیت میں گرنے سے اس کھیت کی مرطوب زمین میں 180 فٹ لمبا اور 15 فٹ گہرا گڑھا پڑ گیا تھا۔ اس کھیت میں ہر طرف انسانی اعضا بکھر گئے اور یوں لگنے لگا جیسے کہ یہ قبرستان ہو۔ دونوں جہاز ایک دوسرے سے سات میل کے فاصلے پر گرے تھے۔ عالمی فضائی تاریخ کے اس بڑے حادثے میں تاہم زمین پر موجود کوئی شخص ہلاک یا زخمی نہ ہوا تھا۔

اس فضائی تصادم کو ایک امریکی ایئر فورس کے طیارے کے پائلٹ نے 20000 فٹ کی بلندی سے رونما ہوتے دیکھا تھا۔ بعد ازاں اس نے واشنگٹن پوسٹ کو بتایا کہ میں نے نیچے دائیں طرف ایک بہت بڑے نارنجی رنگ کے بادل کو دیکھا جس کے اندر سے نارنجی رنگ کی شعائیں پھوٹ رہی تھیں۔ پھر اس بادل کی چمک ماند پڑ گئی اور اس بادل سے نکل کر دو آتشیں گولے زمین پر گر کر جلنے لگے۔

ہریانہ کے اس مقام کے قرب و جوار میں کوئی مردہ خانہ نہیں تھا اس لیے اس حادثے میں ہلاک ہونیوالوں کی لاشوں کو ایئر پورٹ پر لایا گیا اور شناخت کے لیے مردہ خانے میں رکھ دیا گیا۔

اگرچہ اس فضائی حادثے کی تہہ میں بھی ایک انسانی غلطی ہی مضمر تھی مگر تفتیش کرنے والوں نے اس حادثہ کا سبب دہلی ایئر پورٹ کے گھٹیا آلات اور ان کی کارکردگی کو قرار دیا مگر ایئر کنٹرولر سے سرزد ہونے والی غلطی کو بھی نظر انداز نہیں کیا جا سکتا۔

1997ء ایندھن ختم ہو جانے کے بعد

ایتھوپین ایئر لائنز کا ایک بوئنگ 200-767 مسافروں کو لے کر بمبئی کے سحر انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے عابد جان جا رہا تھا اور اپنے اس سفر میں عدیس ابابا سے نیروبی کے لیے محو پرواز تھا کہ اسے 23 نومبر 1997ء کو ہائی جیک کر لیا گیا۔ اغوا کرنے والے 3 ہائی جیکرز کا تعلق ایتھوپیا سے تھا اور وہ آسٹریلیا میں سیاسی پناہ لینا چاہتے تھے۔ اس جہاز کو ایندھن ختم ہو جانے کے بعد بحر ہند میں جزائر کوموروس کے قریب کرش لینڈنگ کرنا پڑی جس کے دوران اس پر سوار 175 مسافروں اور عملے کے اراکین میں سے 125 افراد ہلاک ہو گئے اور 50 افراد زخمیوں کی صورت میں زندہ بچ گئے۔

جو بوئنگ 767 جہاز اس حادثے میں تباہ ہوا اس کا عرفی نام ایتھوپین ایئر لائنز کے پائلٹوں نے زولو رکھا ہوا تھا۔ یہ 1987ء سے سروس میں تھا۔ 23 نومبر 1997ء کو دوران پرواز اس جہاز کے کاک پٹ پر 3 ایتھوپین باشندوں نے حملہ کیا اور اسے اغوا کر لیا ایک چشم دید گواہ کے مطابق تینوں ہائی جیکرز نوجوان تھے اور نشے میں بدمست تھے۔

ہائی جیکرز نے دھمکی دی کہ اگر پائلٹ لیول اور اس کے کو پائلٹ یوناس میکوریا ان کے حکم کی تعمیل نہیں کریں گے تو وہ اس جہاز کو دھماکہ خیز مواد سے اڑا دیں گے پھر انہوں نے جہاز کے انٹرکام سسٹم پر اعلان کیا کہ وہ موجودہ ایتھوپین حکومت کے مخالفین ہیں اور سیاسی پناہ کی تلاش میں ہیں۔ اور حال ہی میں ایتھوپیا کی قید سے رہا ہوئے ہیں۔ ہائی جیکرز نے غلط بیانی سے کام لیتے ہوئے اپنی تعداد 11 بتائی جبکہ حقیقتاً وہ صرف تین ہی تھے۔ انہوں نے انٹرکام پر اعلان کیا کہ اگر کسی نے ان کے کام میں مداخلت کی تو وہ جہاز کو بم سے اڑا دیں گے مگر بعد ازاں حکام کو پتا چلا کہ انہوں نے ایک بوتل جس میں کوئی مائع بھرا ہوا تھا ایک کپڑے میں لپیٹ رکھی تھی اور مسافروں اور عملے کے ارکان کو اس سے ڈرا رہے تھے۔

اغوا کنندگان نے مطالبہ کیا کہ اس جہاز کو آسٹریلیا لے جایا جائے۔ آسٹریلیا جانے کے لیے بوئنگ 767 کے تمام ایندھن ٹینک مکمل طور پر بھرے ہونا ضروری تھے اور اس طیارے میں ایندھن اس کے پچھلے سٹاپ اوور میں بھرا گیا تھا اور قریب الختم تھا۔ کیپٹن نے ہائی جیکرز کو بتایا کہ ان کے جہاز میں ان کی شیڈولڈ پرواز کے مطابق ایندھن نہیں ہے اور وہ آسٹریلیا کی سمت میں اس

ایندھن کے ساتھ ایک چوتھائی راستہ بھی طے نہیں کر سکتا۔ مگر اس کی اس بات کا اغوا کنندگان نے یقین نہیں کیا اور اپنا مطالبہ جاری رکھا۔

پائلٹ نے آسٹریلیا جانے کے بجائے براعظم افریقہ کے ساحل کے ساتھ پرواز جاری رکھی ہائی جیکرز کو جب مسلسل زمین نظر آئی تو انہوں نے کیپٹن کو دھمکی دی کہ اگر اس نے مشرق کی سمت میں جہاز کا رخ نہیں بدلا تو وہ جہاز کو دوران پرواز اڑا دیں گے۔ تاہم پائلٹ نے خفیہ طور پر جہاز کا رخ کوموروس جزائر کی طرف موڑ دیا یہ جزائر مڈگاسکر اور براعظم افریقہ کے درمیان واقع ہیں۔

جیسے ہی جہاز ان جزائر کے قریب پہنچا اس میں ایندھن ختم ہو گیا مگر ہائی جیکرز اپنے اصرار پر قائم تھے کہ جہاز کو کہیں سٹاپ کرنے کی بجائے سیدھا آسٹریلیا لے جایا جائے۔ کیپٹن لیول نے ان حالات میں اس علاقے کے گرد چکر لگانے کا فیصلہ کیا۔ اس امید پر کہ وہ جزائر موروس کے ایئرپورٹ پر لینڈ کرے گا۔ جہاز میں ایندھن کا آخری قطرہ ختم ہو جانے کے بعد جہاز کے دونوں انجن فیل ہو گئے۔ عملے نے جہاز کے الیکٹرانک سسٹم کو چالو رکھنے کے لئے عارضی طور پر جہاز کی ریم ٹربائن سے کام لینا شروع کر دیا۔ مگر اس حالت میں جہاز کے کچھ ہائیڈرولک سسٹم نے کام کرنا چھوڑ دیا۔ خصوصاً فلیپس کو کنٹرول کرنے والے سسٹم نے اسی وجہ سے کیپٹن نے 175 ناٹس کی رفتار پر جہاز کو لینڈ کرنے کی کوشش کی کیپٹن جہاز کو پرنس سعید ابراہیم انٹرنیشنل ایئرپورٹ گرینڈ کومورو پر ایمرجنسی طور پر لینڈ کرنا چاہتا تھا لیکن عین آخری لمحات میں ہائی جیکرز نے ہاتھا پائی ہو جانے کی وجہ سے وہ ایئرپورٹ کے محل وقوع کا سراغ نہ لگا سکا تاہم ہائی جیکروں سے لڑائی کے دوران ہی اس نے جہاز کو بحر ہند کے اتھلے پانیوں میں جزیرہ کومور کے LA GALAWABEACH HOTEL سے 500 گز کے فاصلے پر لینڈ کرنے کی کوشش کی اس نے جہاز کو سمندر کی موجوں کی سطح پر ہموار طور پر لینڈ کرنا چاہتا تا کہ جہاز پرسکون طور پر پانی میں اتر جائے مگر پانی کی سطح کو چھونے سے صرف چند سیکنڈ پہلے جہاز بائیں طرف 10 ڈگری جھک گیا جس کی وجہ سے اسکا بایاں ونگ اور ایک انجن سب سے پہلے پانی کی سطح سے انتہائی تیز رفتاری کے عالم میں ٹکرا گیا اور پانی کے کم گہرا ہونے کی وجہ سے ایک مونگے کی چٹان اس سے ٹکرائی جس کی وجہ سے جہاز قلابازی کھا کر ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا۔ جہاز کی دم والے حصے کے سوا اس کی فیوز لاج کے تمام حصے انتہائی تیزی سے پانی میں غرق ہو گئے۔ اس جزیرے کے جن باشندوں اور سیاحوں نے

جہاز کو سمندر میں کرش ہوتے ہوئے دیکھا وہ ڈوبتے ہوئے جہاز کے مسافروں کو بچانے کے لئے سمندر میں اتر پڑے۔ ان امدادی ٹیموں میں کچھ غوطہ خور بھی شامل تھے۔ جنہوں نے ڈوبتے ہوئے جہاز میں پھنسے ہوئے مسافروں کو نکالنے کی کوشش کی کچھ فرانسیسی ڈاکٹر بھی ان سیاحوں میں شامل تھے انہوں نے جہاز کرش کے زخمی مسافروں کو ابتدائی طبی امداد بہم پہنچائی۔

بہت سے مسافر قبل از وقت اپنی لائف جیکٹوں میں ہوا بھرنے کی وجہ سے جہاز کے کیبن میں پھنس گئے تھے ان کو نکالنا بہت مشکل کام تھا اس لیے ان میں بہت سے مسافر وہیں پھنسے ہوئے دم توڑ گئے۔ اس حادثے کے بعد ہوائی جہاز میں سفر کرنے والے مسافروں کو ہدایات دیں گئیں کہ جہاز کے تباہ ہونے کی صورت میں وہ جہاز سے باہر نکل کر اپنی لائف جیکٹوں میں ہوا بھریں۔

ساحل پر موجود ایک خاتون سیاح نے اس جہاز کے تباہ ہونے کی ویڈیو بنائی وہ بے چاری یہ سمجھی تھی کہ بوئنگ 767 ساحل پر کھڑے ہوئے سیاحوں کو محظوظ کرنے کے لئے پانی میں لینڈ کرنے جا رہا ہے یا پھر یہ کیسی ایئر شو کا حصہ ہے مگر یہ ایک خوفناک فضائی حادثہ تھا۔

اسی ویڈیو ریکارڈنگ کی وجہ سے فضائی قزاقی کا یہ واقعہ اور جہاز کی سمندر میں تباہی پوری دنیا میں مشہور ہوگئی۔ اس ویڈیو سے ہوائی جہازوں کو پیش آنے والے ایسے حادثات کو سمجھنے میں بھی بڑی مدد ملی تھی۔

1997ء سلک ایئر فلائٹ 185

سلک ایئر فلائٹ 185 ایک باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی جو جکارتہ انڈونیشیا سے سنگاپور جاتی تھی۔ یہ پرواز 19 دسمبر 1997ء کو دریائے موسیٰ میں گر کر تباہ ہو گئی تھی اور اس پر سوار تمام 184 افراد بھی ہلاک ہو گئے تھے۔ اس فضائی حادثے کی تفتیش دو ایجنسیوں نے کی جن میں سے ایک این ٹی ایس سی یا انڈونیشین نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی کمیٹی تھی جو اس حادثے کا سبب معلوم کرنے میں ناکام رہی۔

اس حادثے کی تفتیش کرنے والی دوسری ایجنسی این ٹی ایس بی مشہور امریکی تفتیشی ادارہ تھا۔ جس نے یہ تحقیقات کیں کہ یہ حادثہ پائلٹ نے جان بوجھ کر کیا تھا۔ امریکی ادارے کے ایک تفتیشی کارکن نے بعد ازاں بتایا کہ انڈونیشین ادارے این ٹی ایس سی کے تفتیشی افسر بھی اسی نتیجے پر پہنچے تھے تاہم وہ حکومت کے خوف سے خاموش رہے تھے۔

اس کے ساتھ ساتھ ایک یہ نظریہ بھی پیش کیا گیا تھا کہ اس جہاز کے روڈر میں خرابی پیدا ہو جانے کی وجہ سے یہ حادثہ رونما ہوا تھا۔

سلک ایئر کے فضائی بیڑے میں بوئنگ 737 ایک نیا اضافہ تھا یہ جہاز 97 مسافروں اور عملے کے 7 ارکان کے ساتھ جکارتہ کے سویکارنو حتی انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے مقامی وقت کے مطابق 8:37 منٹ پر روانہ ہوا۔ اس نے 80 منٹ کی طے شدہ پرواز کے بعد سنگا پور کے چینگی ایئر پورٹ پر لینڈ کرنا تھا۔ موسم کے خوشگوار ہونے کی رپورٹ محکمہ موسمیات کی جانب سے ایئر چارٹس کے ساتھ موجود تھی۔ ہاں سنگا پور کے جنوب میں واقع سنکلیپ نامی جزیرہ پر طوفان بادوباراں کی آمد متوقع تھی۔

اس جہاز کو 35000 فٹ کی بلندی پر سفر کرنے کی ہدایات دی گئیں تھیں۔ جہاز کے ٹیک آف کرنے کے تقریباً کچھ دیر بعد عملے نے جہاز کے 35000 فٹ پر پہنچنے کی رپورٹ دی۔ مگر کچھ دیر بعد کاک پٹ میں لگے ہوئے وائس ریکارڈر نے کام کرنا چھوڑ دیا اسی دوران ایئر کنٹرول نے طیارے کے عملے کو بتایا کہ طیارہ اس وقت پالم بینگ پر سے گزر رہا ہے۔ فلائٹ 185 اچانک 35000 فٹ کی بلندی سے ایک عمودی غوطے میں پڑ گئی اور 16:12 منٹ پر جہاز دوران پرواز ہی پھٹ گیا اور تباہ ہو کر دریائے موسیٰ میں گر گیا یہ دریا پالم بینگ، سماٹرا انڈونیشیا میں

واقع ہے۔ جس لمحے جہاز عمودی غوطے میں پڑا تھا اس کی رفتار آواز کی رفتار کو پہنچ گئی تھی اس کے چند ہی سیکنڈ بعد یہ گر کر تباہ ہو گیا۔ زمین سے ٹکرانے سے پہلے یہ جہاز ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا تھا۔ بعد ازاں اس کا ملبہ کئی کلومیٹر کے علاقے میں بکھرا ہوا پایا گیا تاہم اس طیارے کے ملبے کا بڑا حصہ دریا کی تہہ میں 60x80 میٹر سے ملا۔

اس حادثے میں ہلاک ہونے والے افراد میں سے کسی کی نعش بھی صحیح نہیں ملی بلکہ انسانی اعضا دریافت ہوئے کیونکہ جہاز کے دھماکہ کے ساتھ ٹکڑے ٹکڑے ہو کر بکھرنے کے ساتھ ساتھ مسافروں کے لاشے بھی ٹکڑے ٹکڑے ہو کر بکھر گئے تھے۔

این ٹی ایس سی کی تفتیشی رپورٹ کے مطابق جو طیارے کے 73% ملبہ کی بازیافت اور اس کے دونوں بلیک باکسز کے تجزیئے کے بعد مرتب کی گئی تھی 16:00 بجے کیپٹن تسو نے کاک پٹ چھوڑ دیا تھا۔ اس کے بعد پانچ سیکنڈ بعد سی وی آر کاک پٹ وائس ریکارڈر نے کام کرنا چھوڑ دیا تھا۔ یہ بھی سمجھا جاتا ہے کہ کیپٹن نے سی وی آر کا سرکٹ بریکر بند کر دیا تھا این ٹی ایس سی اور این ٹی ایس بی دونوں ہی کے تفتیش کنندگان نے یہ مفروضہ تسلیم کیا کہ اگر کیپٹن تسو ہی اس جہاز کی تباہی کا ذمہ دار تھا تو وہ واپس کاک پٹ میں لوٹا اور اس نے کو پائلٹ کو بھی کاک پٹ سے نکالنے کے لیے کوئی بہانہ گھڑا تھا۔ اس کے کچھ منٹ بعد جیسا کہ انڈونیشن ریڈار نے ریکارڈ کیا یہ جہاز تیزی سے نیچے گرنے لگا اور پھر پھٹ کر دریائے موسیٰ میں گر گیا تھا۔

14 دسمبر 2000ء کو اس حادثہ کے وقوع پذیر ہونے کے تین سال بعد این ٹی ایس سی نے انتہائی طور پر تفتیش کرنے کے بعد اس حادثے کی وجوہات پر اپنی آخری رپورٹ مرتب کی جس میں یہ کہا گیا کہ شواہد ناکافی ہونے کی بنا پر اس حادثے کی وجوہات کا تعین نہیں کیا جاسکتا اسکے علاوہ این ٹی ایس سی نے یہ نوٹ بھی مرتب کیا تاکہ یہ کہا جاسکے کہ یہ حادثہ کسی ٹیکنیکل وجہ سے وقوع پذیر ہوا تھا۔

امریکی ادارے این ٹی ایس بی نے جو اس تفتیش میں انڈونیشین تفتیشی کمیٹی کا شریک کار تھا اپنی رپورٹ میں یہ نتیجہ پیش کیا کہ اس بات کے شواہد ملے ہیں کہ یہ حادثہ جان بوجھ کر فلائٹ کنٹرول کرنے والے آلات کے ساتھ کارستانی کر کے کیا گیا تھا۔ جس کا ذمہ دار کیپٹن کے سوا کوئی دوسرا نہیں ہے۔

یہ بات این ٹی ایس بی نے 11 دسمبر 2000ء کو این ٹی ایس سی کے تفتیش کنندگان کے نام ایک خط میں لکھی کہ طیارے کے ملبے کی تحقیقات سے طیارے میں ایسا کوئی مکینیکل نقص نہیں پایا گیا جو اس حادثے کی وجہ بن سکے۔ تاہم یہ حادثہ پائلٹ نے جان بوجھ کر وقوع پذیر کیا تھا۔ اس بات کے شواہد اس فلائٹ کی تفتیش کے دوران ملے ہیں۔ جہاز کو جان بوجھ کر مینوئل طور پر ناک کے بل جھکایا گیا تھا۔ کاک پٹ وائس ریکارڈر کو بھی جان بوجھ کر بند کیا گیا تھا۔ اس عمودی غوطے سے جہاز کا نکالا جانا عین ممکن تھا مگر اس کی کوشش ہی نہیں کی گئی۔

سڈنی آسٹریلیا سے نکلنے والے اخبار سڈنی مارننگ ہیرالڈ کے جوفری تھامس نے لکھا تھا کہ ایک خفیہ رپورٹ سے پتہ چلا ہے کہ انڈونیشن حکام نے اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ مرتب کرتے ہوئے چشم پوشی سے کام لیا تھا کیونکہ انہیں اس بات کا ڈر تھا کہ اس سچائی کو جان لینے کے بعد انڈونیشی عوام ہوائی سفر کرنے سے ڈرنے لگیں گے۔

حادثے کے بعد ایسی کئی ایک اغراض اور ترغیبات ملیں جن سے کیپٹن کے خودکشی کرنے کی تصدیق ہوتی تھی۔ مثلاً اس حادثے سے صرف دس دن پہلے اس فضائی کمپنی نے کیپٹن کے سکیورٹی مالی مفادات معطل کر دیئے تھے۔ اس کے علاوہ اس حادثے سے صرف ایک ہفتہ پہلے کیپٹن نے اپنی زندگی کے لئے ایک انشورنس پالیسی بھی خریدی تھی جو اس حادثے کے بعد کیش ہو جاتی تھی۔ اس کے علاوہ کیپٹن کے تین دوستوں (فضائیہ میں سروس کے زمانے کا غم) جو ہلاک ہو گئے تھے کیپٹن کے لئے خودکشی کرنے کے لئے کافی تھا۔ کیپٹن کے یہ تینوں دوست 18 سال پہلے حادثے کے ہی دن یعنی 19 دسمبر کے دن ہلاک ہو گئے تھے تاہم سنگاپور پولیس کی تفتیشی رپورٹ کے مطابق ایسے کوئی شواہد نہیں ملے تھے جو پائلٹ کو پائلٹ یا کسی اور عملے کے رکن کو خودکشی پر مجبور کرتے۔

کیپٹن تسو ریپبلک آف سنگاپور کی ایئر فورس کا ایک پائلٹ تھا۔ اور اس نے 20 سال تک فضائیہ میں خدمات انجام دی تھیں۔ اس کے علاوہ فضائیہ میں اس کی آخری اپوائنٹ منٹ اسکائی ہاک طیاروں کے ایک اسکواڈرن انسٹرکٹر کے طور پر ہوئی تھی۔

1998ء سوئیس ایئر فلائٹ 111

سوئس ایئر فلائٹ 111 ایک میکڈونل ڈگلس MD11 طیارہ تھا۔ جو جان ایف کینڈی انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے کوائنٹرن انٹرنیشنل ایئرپورٹ جنیوا سوئٹزرلینڈ کیلئے روانہ ہوا تھا۔

بدھ 2 ستمبر 1998ء کو یہ فلائٹ کینیڈا کے صوبے نوا اسکوشیا کے شہر ہیلی فیکس کے جنوب مغرب میں بحر اوقیانوس میں گر کر تباہ ہو گئی تھی۔ اس فلائٹ کے تباہ ہونے کا مقام ساحل سمندر سے 8 کلومیٹر دور مارگریٹ بے میں واقع ہے۔ اس فلائٹ پر سوار تمام 229 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ اموات کی یہ تعداد سوئس ایئر اور خود میکڈونل ڈگلس MD11 طیارے کے کسی سنگل طیارے کے حادثے میں سب سے بڑی تھی۔

اس حادثے کی امدادی کارروائی جہاز کے ملبے کی سمندر سے بازیابی اور اس حادثے کی تحقیقات میں کینیڈا کی حکومت کو چار سال لگے تھے۔ سوئس ایئر فلائٹ 111 عرفی نام یو این شٹل سے جانی جاتی تھی کیونکہ اس فلائٹ میں اکثر اقوام متحدہ کے کارکنان اور دیگر بڑی شخصیات سفر کرتی تھیں۔

فلائٹ 111 پر 215 مسافر اور عملے کے 14 ارکان سوار تھے۔ اس پرواز کے نیویارک کے جان ایف کینیڈی ایئرپورٹ سے ایسٹرن اسٹینڈرڈ ٹائم کے مطابق 20:18 منٹ پر ٹیک آف کیا اور یہ 20:47 منٹ تک محو پرواز رہی اس دوران اس جہاز کا ریڈیو 13 منٹ کے لئے نامعلوم وجوہات کی بنا پر بند رہا۔ اس ریڈیو کی بندش کا اگر کرش سے کوئی تعلق تھا تو وہ بھی معلوم نہیں ہو سکا۔

22:10 بحر اوقیانوس کے معیاری وقت کے مطابق یہ پرواز 33000 فٹ کی بلندی پر سفر کر رہی تھی۔ کہ کیپٹن ارس زمرمین اور فرسٹ آفیسر اسٹیفن لیو نے کاک پٹ میں ایک خاص قسم کی بو محسوس کی۔ ان کے نزدیک یہ جہاز کے ایئر کنڈیشنڈ سسٹم سے اٹھنے والے دھوئیں کی بو تھی۔ اس قسم کی کیفیت کا ازالہ ایئر کنڈیشنگ سسٹم کو بند کر کے کیا جا سکتا تھا۔ کیپٹن کی درخواست پر عملے کے ایک رکن نے جہاز کا ایئر کنڈیشننگ سسٹم بند کر دیا تاہم صرف 4 منٹ کے بعد دھوئیں کی بو ایک بار پھر آنے لگی اس مرتبہ دھواں بھی نکلتا ہوا دکھائی دے رہا تھا۔ جس کی وجہ سے کیپٹن نے کسی ایک نزدیکی ایئرپورٹ پر فوراً جہاز لینڈ کرنے کا فیصلہ کیا۔ تقریباً 22:14 پر جہاز کے عملے

موٹکٹین سے رابطہ کیا یہ ایئر کنٹرول بحر اوقیانوس پر سے گزرنے والی پروازوں کو کنٹرول کرتا تھا۔ انہوں نے ایئر کنٹرول کو بتایا کہ ان کے جہاز پر ایک ہنگامی صورتحال پیش آ گئی ہے۔ جہاز کے عملے نے بوسٹن ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی درخواست کی جو وہاں سے تقریباً300 ناٹیکل میل کے فاصلے پر تھا۔ موٹکٹین ایئر کنٹرول نے جہاز کے عملے کو نزدیک ترین ہیلی فیکس ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی پیشکش کی جو صرف 66 ناٹیکل میل یا104 کلومیٹر کے فاصلے پر فرسٹ آفیسر نے ایئر کنٹرول کی یہ آفر قبول کر لی۔ جہاز کے عملے نے اپنے آکسیجن ماسک پہن لئے اور جہاز کو نیچے اتارنا شروع کر دیا۔ اس دوران کیپٹن زمرمین نے جہاز کا کنٹرول فرسٹ آفیسر کے سپرد کر دیا اور خود کاک پٹ میں دھواں اٹھنے کی وجوہات جاننے کے لئے سوئس ایئر کی چیک لسٹیں دیکھنے لگا اس مطالعہ میں اس نے 20 منٹ لگا دیئے جو اس پرواز کے لئے انتہائی قیمتی منٹ تھے بعد ازاں اس کے یہ قیمتی منٹ ضائع کرنا مباحثے کا باعث بن گئے۔

22:18 منٹ پر ایئر کنٹرول موٹکٹن نے سوئس ایئر فلائٹ 111 کا کنٹرول ہیلی فیکس ایئر کنٹرول کے حوالے کر دیا کہ اب یہ جہاز ہیلی فیکس ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے والا تھا۔ 22:19 منٹ پر یہ جہاز ہیلی فیکس ایئر پورٹ سے 30 ناٹیکل میل کے فاصلے پر تھا۔ 22:20 منٹ پر فرسٹ آفیسر نے ہیلی فیکس ایئر کنٹرول کو بتایا کہ وہ 21000 فٹ کی بلندی پر ہے اور اسے اپنا ایندھن گرانے کی ضرورت ہے۔ ہیلی فیکس ایئر کنٹرول کے مطابق یہ درخواست تھوڑی تاخیر سے کی گئی تھی تاہم اے ٹی سی نے جہاز کو خلیج مارگریٹ کی طرف موڑنے کی ہدایات دیں جہاں یہ جہاز اپنا ایندھن آسانی سے گرا سکتا تھا۔

کیپٹن نے سوئس ایئر کے ہدایات نامہ میں پڑھا کہ اگر کاک پٹ میں نامعلوم بنا پر دھواں بھرنے لگے تو احتیاطی تدبیر کے طور پر کیبنکی پاور سپلائی معطل کر دینا چاہیے۔ کیپٹن نے اس ہدایت پر عمل کرتے ہوئے پاور سپلائی معطل کر دی مگر اس کے نتیجے میں آگ مزید پھیل گئی جس کی وجہ سے آٹو پائلٹ سسٹم بھی شٹ ڈاؤن ہو گیا جس کے بعد پائلٹ نے اے ٹی سی کو اطلاع دی کہ جہاز کا آٹو پائلٹ سسٹم شٹ ڈاؤن ہو جانے کی وجہ سے اب طیارے کو مینوئلی کنٹرول کرنا پڑے گا۔ اس کے 17 سیکنڈ بعد ہی فلائٹ 111 نے ایمر جنسی کا اعلان کر دیا۔ 12000 سے 5000 فٹ کی بلندی پر آنے کے دوران ایک مرتبہ پھر ہنگامی حالت کا اعلان کیا گیا۔ 22:25 منٹ پر فلائٹ ڈیٹا ریکارڈر نے کام چھوڑ دیا۔ اور اسکے کچھ سیکنڈ بعد کاک پٹ وائس ریکارڈر بھی بند ہو گیا۔

اس بد قسمت پرواز کو آخری مرتبہ 22:26 پر ریڈار سکرین پر دیکھا گیا۔ اس وقت یہ ابھی 9700 فٹ کی بلندی پر تھی۔ پہلی بار ہنگامی حالت کا اعلان کرنے کے بعد میں کیپٹن اپنی سیٹ چھوڑ کر کاک پٹ کے عقب کی آگ بجھانے میں مصروف ہو گیا تھا۔ تاہم کیپٹن پھر واپس اپنی سیٹ پر نہ آسکا شاید آگ بجھاتے ہوئے دھوئیں سے دم گھٹ جانے کی وجہ سے اس کی موت واقع ہو گئی تھی۔ جہاز کے ملبے سے بعد ازاں اس بات کے شواہد بھی ملے کہ کاک پٹ میں لگنے والی اس آگ سے صرف فرسٹ آفیسر لیو زندہ بچا تھا جو بعد ازاں کرش کے نتیجے میں ہلاک ہو گیا۔ جہاز کے آلات کے مطابق فرسٹ آفیسر آخری دم تک اس ناکارہ جہاز کو اڑانے کی کوشش میں مصروف رہا تھا۔ کاک پٹ میں لگے ڈائیلو کے مطابق جہاز کے سمندر میں گرنے سے ایک منٹ پہلے فرسٹ آفیسر نے جہاز کا انجن نمبر 2 بند کر دیا تھا۔ 22:31 منٹ پر یہ جہاز آخر سمندر کی سطح سے ٹکرا گیا اور پاش پاش ہو گیا جس کے نتیجے میں اس پر سوار تمام ذی روح افراد مارے گئے۔

اس پرواز کے لیے کی گئی امدادی کارروائی کو کوڈ نام OPERATION PERSISTENCE دیا گیا تھا۔ یہ امدادی کارروائی کینیڈین ایئر فورس اور JRCCHELIFAX نے مل کر کی۔ اس کے علاوہ کینیڈین کوسٹ گارڈز نے بھی اس میں حصہ لیا۔

جہاز پانی کی سطح سے ٹکرا کر ٹکڑے ٹکڑے ہو گیا تھا پھر یہ ٹکڑے سمندر کی تہہ میں بیٹھ گئے تھے۔ کچھ ٹکڑے پانی کی سطح پر تیرتے بھی پائے گئے۔

انسانی باقیات بھی جہاز کے ملبے کے ساتھ ساتھ سمندر سے نکالی گئیں صرف ایک انسانی لاشہ کی پہچان ہو سکی اور 147 لاشوں کی پہچان ان کی انگلیوں کے نشانوں سے کی جا سکی اور بتایا 81 لاشوں کو DNA ٹیسٹ سے پہچانا جا سکا۔

1999ء جان بوجھ کر جان گنوا بیٹھے

ایجپٹ ایئر فلائٹ EGYPT AIR FLIGHT990 لاس اینجلس سے قاہرہ جانے والی ایک باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی جو راستے میں جان ایف کینیڈی ایئرپورٹ پر سٹاپ کرتی تھی۔ 31 اکتوبر 1999ء کو یہ پرواز ایک بوئنگ 767 طیارے پر مشتمل تھی۔ یہ طیارہ بحر اوقیانوس کو عبور کرتے ہوئے میساچوسٹس کے قریب واقع نان ٹک آئی لینڈ سے 60 میل کے فاصلے پر گر کر تباہ ہو گئی تھی اور اس پر سوار تمام 217 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔

اس پرواز کے بین الاقوامی سمندر میں گر جانے کی وجہ سے اس کی تفتیشی کارروائی کی ذمہ داری ایجپشن ایوی ایشن اتھارٹی کو اٹھانا پڑی مگر ناکافی ذرائع کی وجہ سے مصری حکومت نے امریکی ادارے این ٹی ایس بی کو اس تفتیشی کارروائی میں تعاون کرنے کی تجویز پیش کی۔ ایف بی آئی اور این ٹی ایس بی نے جو شواہد اس طیارے کی تباہی کے متعلق اکٹھے کیے ان کے مطابق یہ حادثہ ایک شخصی جرم تھا اور اتفاقیہ طور پر وقوع پذیر ہونے کی بجائے ان بوجھ کر کیا گیا تھا۔ یہ نتائج مصری حکام کے لیے ناقابل قبول تھے۔ اس لیے مصری حکومت نے دوبارہ اس حادثے کی تفتیش مصری ایوی ایشن اتھارٹی کے سپرد کر دی۔ این ٹی ایس بی کی رپورٹ میں بتایا گیا کہ اس حادثے کا ذمہ دار فلائٹ کا فرسٹ آفیسر جمیل البطوتی تھا جبکہ مصری ایوی ایشن نے اپنی رپورٹ میں اس حادثے کا سبب مکینیکل نقص قرار دیا تھا۔ جو اس جہاز کے ایلی ویٹر کنٹرول سسٹم میں پیدا ہو گیا تھا۔

فلائٹ 990 ایک 767 بوئنگ طیارہ تھا اس پر عملے کے 14 ارکان اور 203 مسافر سوار تھے۔ جن کا تعلق سات ممالک سے تھا' کینیڈا' مصر' جرمنی' سوڈان' شام' یونائیٹڈ سٹیٹس اور زمبابوے۔ ان مسافروں میں سے چار مسافر ایسے تھے جو بغیر پے منٹ مسافر تھے ان کا تعلق مصر کی فضائی کمپنی کے عملے سے تھا۔

ٹیک آف کے بعد فلائٹ 990 کو تین مختلف ایئر ٹریفک کنٹرولز کے حوالے کر دیا گیا تھا۔ اس طیارے میں ایسا بلندی پیما آلہ ایم سی ٹی نصب تھا جو آٹومیٹک طور پر ایئر کنٹرول ریڈار کی اسکرین پر طیارے کی بلندی بتاتا تھا۔ 1:44 منٹ اس آلہ نے پرواز 990 کو 33000 فٹ کی بلندی پر سفر کرتے ہوئے بتایا تھا۔ اس کے تین منٹ بعد ایئر کنٹرول نے فلائٹ 990 کو درخواست کی کہ ایک نئی ریڈیو کمیونکیشن فریکوئنسی پر آ جائے جو پائلٹ نے تسلیم کر لی یہ اس طیارے سے موصول کی جانے والی آخری ریڈیو کمیونیکیشن تھیں اسکے بعد ایئر کنٹرول کے ریڈار کا ریکارڈ اس

طیارے کے انتہائی تیزی سے نیچے آنے کو ظاہر کرتا ہے۔ یہ 1:49 منٹ پر 32900 فٹ 1:50
منٹ پر 31500 فٹ 1:50 ہی پر 25400 فٹ اور اس کے فوراً بعد 18300 فٹ
یہ جہاز صرف 36 سیکنڈ میں 14600 فٹ نیچے آ گیا تھا جبکہ 1:54 ایسٹرن سٹینڈرڈ
ہے۔
ٹائم پر اس جہاز کا ریڈار سے رابطہ ٹوٹ گیا اور یہ اسکرین سے غائب ہوگیا۔ ریڈیو کنٹرول نے فلائٹ 990 سے رابطہ کرنے کی کوشش کی جو بے سود رہی۔ اس کے بعد ایئر کنٹرول نے فلائٹ 990 کے نزدیک پرواز کرنے والی فلائٹ لفت ہانسا 499 سے رابطہ کیا اور کہا کہ وہ فلائٹ 990 کو ڈھونڈیں یا اس سے رابطہ کریں تاہم فلائٹ 499 بھی فلائٹ 990 سے رابطہ کرنے اور ڈھونڈنے میں ناکام رہی ساتھ ہی اس نے اے ٹی سی کو بتایا کہ اس نے کوئی ایس او ایس سگنل بھی موصول نہیں کیے۔ اس کے بعد اے ٹی سی نے ایئر فرانس کی پرواز 439 کو ایئر ایجپٹ 990 کو تلاش کرنے کا کہا اس نے بھی بتایا کہ کچھ غیر معمولی چیز نظر نہیں آئی۔

کاک پٹ وائس ریکارڈر سے جو ڈیٹا ملا اس کے مطابق کیپٹن کی آخری بات جو ریکارڈ کی گئی وہ باتھ روم جانے کے لئے خود سے معذرت تھی۔ اس کے 30 سیکنڈ بعد فرسٹ آفیسر نے عربی زبان میں ''توکل علی اللہ'' کہا جس کے معنی ہیں مجھے اللہ پر بھروسہ ہے اس کے ایک منٹ بعد آٹو پائلٹ سسٹم کو بند کر دیا گیا۔ اس کے بعد ایک بار پھر فرسٹ آفیسر ''توکل علی اللہ'' کہتا سنائی دیا جس کے صرف تین سیکنڈ بعد دونوں انجنوں کے تھروٹل ناکارہ پوزیشن میں کر دیئے گئے اور دونوں ایلی ویٹروں کو بھی NOSE DOWN پوزیشن سے بھی تین ڈگری نیچے کر دیا گیا۔ اس کے بعد فرسٹ آفیسر ایک بار پھر ''توکل علی اللہ'' کا نعرہ لگاتا ہوا سنائی دیا۔ اس کے بعد اچانک پائلٹ کی آواز ابھرتی ہے یہ کیا ہو رہا ہے؟ اس کے بعد ایلی ویٹروں کو الگ الگ پوزیشن میں کر دیا گیا یعنی بائیں ایلی ویٹر اوپر کی جانب اور دائیں ایلی ویٹر نیچے کی جانب اس پوائنٹ پر اس جہاز کے دونوں انجن بند ہو گئے۔ کیپٹن کی آواز ایک بار پھر سنائی دیتی ہے یہ کیا ہے؟ یہ کیا ہے؟ کیا تم نے انجنوں کو بند کیا ہے؟ مگر فرسٹ آفیسر کو جواب نہیں دیتا کیپٹن فرسٹ آفیسر کو حکم دیتا ہے میرے ساتھ مل کر انہیں اوپر کرو فلائٹ ڈیٹا ریکارڈ ظاہر کرتا ہے اس کے بعد بھی ایلی ویٹر الگ الگ پوزیشن ہی میں رہے یہاں تک کہ ایف ڈی آر اور سی وی آر دونوں ہی بند ہو گئے چونکہ اس علاقے میں کوئی اور ہوائی جہاز پرواز نہیں کر رہا تھا۔ اس کا پتہ نہیں چلتا کہ جہاز پر دھماکہ ہوا تھا یا نہیں۔ اس جہاز کے دونوں انجن بند کیے جانے تک نارمل طور پر کام کرتے رہے تھے۔ تاہم این ٹی ایس بی کی تحقیقات کے مطابق آخری لمحات میں جہاز کے سمندر کی سطح سے ٹکرانے سے پہلے

جہاز کے کچھ چھوٹے حصے اس سے علیحدہ ہو گئے تھے ریڈار اسکرین سے اس جہاز کے گم ہو جانے کے کچھ ہی دیر بعد اس طیارے کو تلاش اور امدادی کارروائی کا کام شروع کر دیا گیا تھا۔ سب سے پہلے یو ایس کوسٹ گارڈز کے ایک جیٹ طیارے نے تقریباً 3 بجے اس طیارے کی تلاش شروع کی۔

سورج نکلنے کے بعد یو ایس مرچنٹ میرین اکیڈمی کے ایک ٹریننگ جہاز نے سمندر میں حادثے کے مقام پر تیل پھیلا ہوا اور جہاز کے کچھ چھوٹے ٹکڑے پانی کی سطح پر تیرتے ہوئے دیکھے تھے۔ 31 اکتوبر کو مسافروں میں سے زندہ بچنے والوں کی تلاش شروع کی گئی مگر کوئی مسافر بھی زندہ نہیں بچا تھا اور کسی مسافر کی لاش بھی قابل شناخت نہیں بچی تھی۔ مسافروں کو ڈی این اے ٹیسٹ کے ساتھ پہچانا گیا۔

حادثے کے دو ہفتے بعد این ٹی ایس بی نے اپنی ابتدائی رپورٹ میں اس حادثے کو ایک انسانی جرم قرار دیا اور اس کی تفتیش ایف بی آئی کے سپرد کر دی جس پر مصری حکام نے احتجاج کیا۔ مصری انٹیلی جینس کا سربراہ اس تفتیشی کارروائی میں شمولیت کے لئے واشنگٹن پہنچ گیا۔

فروری 2000ء میں ایجپٹ ایئر 767 کے کیپٹن حامدی حنفی نے لندن میں اپنا جہاز لینڈ کرنے کے بعد سیاسی پناہ طلب کی اس نے برطانوی حکام کو بیان دیا کہ وہ فلائٹ 990 کی تباہی جن حالات میں ہوئی ان کے متعلق مکمل معلومات رکھتا ہے اور اس فلائٹ کے متعلق مصری حکام نے جھوٹ بولے ہیں ان کی تردید کرنا چاہتا ہے۔ اس نے اس تباہی کا ذمہ دار خود مصری فضائی کمپنی کو ٹھہرایا۔

NTSB اور FBI نے انحراف سے فائدہ اٹھانے کے لیے اپنے نمائندے اس پائلٹ کا انٹرویو لینے کے لئے بھیجے تاہم مصری صدر کے مشیر اور مصری ایئر لائن کے حکام نے پائلٹ کی تردید کر دی جس کی بنا پر پائلٹ کی سیاسی پناہ کی درخواست مسترد کر دی گئی۔

تاہم این ٹی ایس بی نے جو اپنی تفتیشی فائنل رپورٹ مرتب کی اس میں ایک بار پھر فرسٹ آفیسر البجوتی کو اس حادثے کا ذمہ دار ٹھہرایا کہ اس نے جان بوجھ کر فلائٹ انسٹرومنٹ کو ڈاؤن پوزیشن کر کے جہاز کی تباہی کا سامان پیدا کیا تھا تاہم فرسٹ آفیسر نے ایسا کیوں کیا اس کا سراغ نہیں لگ سکا۔ سی وی آر میں ریکارڈ شدہ گفتگو پر مغربی میڈیا میں بھی بڑی لے دی ہوئی جو مصری گورنمنٹ کی ناراضگی کا باعث بنی جس کے بعد مصری میڈیا نے اس سارے مسئلے کو امریکیوں کی سازش قرار دے دیا۔

2000ء انڈین ایئر لائنز کی فلائٹ 814 کا اغوا

انڈین ایئر لائنز کی فلائٹ 814 ایک ایئر بس A300 پر مشتمل تھی۔ جو تری بھون انٹرنیشنل ایئرپورٹ کھٹمنڈو سے اندرا گاندھی ایئرپورٹ دہلی آ رہی تھی۔ جمعہ 24 دسمبر 1999ء کو یہ فلائٹ اغوا کر لی گئی تھی اس کے اغوا کا الزام ایک پاکستانی تنظیم حرکت المجاہدین پر لگایا گیا تھا۔

یہ جہاز جب نیپال سے بھارت کی فضا میں داخل ہوا تو اسے پہلے امرتسر پھر لاہور اور دوبئی لے جایا گیا جس کے بعد ہائی جیکروں نے اسے قندھار میں لینڈ کرنے پر مجبور کر دیا۔ دوبئی میں ہائی جیکروں نے 176 مسافروں میں سے 27 افراد کو رہا کر دیا مگر ایک مسافر کو بری طرح چاقوؤں سے زخمی کر دیا۔ جبکہ کئی اور بھی زخمی کر دیئے گئے۔

چونکہ اس وقت تک بھارت نے طالبان کی افغان حکومت کو تسلیم نہیں کیا تھا اس وجہ سے ہائی جیکروں اور بھارتی حکام کے درمیان مذاکرات پیچیدگی کا شکار ہو گئے۔ طالبان نے قندھار میں اس اغوا شدہ طیارے کے گرد مسلح افراد کا حصار قائم کر دیا تا کہ بھارتی حکومت کمانڈوز کے ذریعے جہاز پر حملہ نہ کر سکیں اغوا کی یہ واردات 7 دن تک قائم رہی اور اس کا اختتام بھارتی حکومت کے ہائی جیکروں کے مطالبے پر تین مجاہدوں مشتاق احمد زرگر، احمد عمر سعید شیخ اور مولانا مسعود اظہر کے رہا کیے جانے پر ہوا۔

انڈین ایئر لائنز کی فلائٹ 814 پر کل 178 مسافر سوار تھے۔ جن میں سے زیادہ تر بھارتی تھے جو نیپال میں تعطیلات گزار کر واپس بھارت آ رہے تھے۔ یہ پرواز جمعہ 24 دسمبر 1999 کو بھارتی وقت کے مطابق 7:30 منٹ پر بھارتی فضا میں داخل ہونے پر اغوا کر لی گئی۔ اغوا کنندگان کے نام بھارتی حکومت کے ذرائع کے مطابق یہ تھے ابراہیم اظہر، بہاولپور پاکستان، شاہد اختر کراچی پاکستان سنی احمد کراچی پاکستان، مستری ظہور ابراہیم کراچی پاکستان، شاکر سکھر پاکستان۔

انیل شرما چیف فلائٹ اٹینڈنٹ پرواز 814 نے بعد ازاں بیان دیا تھا کہ ایک نقاب پوش عینک والے شخص نے 7:30 پر دھمکی دی تھی کہ وہ اس جہاز کو بم سے اڑا دے گا۔ جس کے بعد انہ نے کیپٹن کو حکم دیا تھا کہ مغرب کی سمت میں جہاز کا رخ بدلو اس وقت یہ جہاز بھارت کے شہر لکھنو پر سے گزر رہا تھا۔ ہائی جیکروں نے کیپٹن کو لاہور چلنے کی ہدایات دیں تھیں۔ تاہم طیارے میں ناکافی ایندھن کی وجہ سے کیپٹن نے ہائی جیکرز کو بتایا تھا کہ لاہور سے پہلے اس جہاز کو امرتسر میں

ایندھن لینے کے لیے اتارنا پڑے گا۔

امرتسر ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کے بعد کیپٹن نے جہاز میں ایندھن بھرنے کی درخواست کی تاہم اس بحران سے نمٹنے والے حکام نے دہلی سے امرتسر یہ ہدایات بھجوائیں کہ اس جہاز کو دوبارہ اڑنے نہ دیا جائے اور پنجاب پولیس کے مسلح کمانڈوز جہاز کو گھیر لیں مگر نئی دہلی نے اس تجویز پر عمل کرنے کی منظوری نہیں دی جس کے بعد ایک آئل ٹینکر کو جہاز کی طرف سے بھیجا گیا مگر پھر ایئر کنٹرول نے اس ٹینکر کو جہاز کے قریب پہنچنے سے روک دیا۔ ہائی جیکرز اس کارروائی سے شک میں مبتلا ہو گئے اور انہوں نے وقت ضائع کیے بغیر جہاز کو فوراً ٹیک اف کرنیکا حکم دیا یہاں تا کہ امرتسر ایئر کنٹرول سے اجازت لیے بغیر یہ طیارہ فضا میں بلند ہو گیا اور آئل ٹینکر سے بمشکل ٹکراتے ٹکراتے بچا۔

ایندھن کی شدید کمی کا شکار ہونے کی وجہ سے اس جہاز نے پاکستانی حکام سے لاہور میں ایمرجنسی لینڈنگ کی اجازت طلب کی۔ پاکستانی حکومت نے اس جہاز کے لاہور ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کے تمام راستے مسدود کر دیئے تھے۔ یہاں تک کہ ایئر پورٹ کی لائٹس بجھا دیں گئیں تھیں اور نہ ہی لاہور ایئر ٹریفک کنٹرول اس طیارے کی کوئی مدد کرنے کے لیے تیار تھا۔ جہاز کے کپتان نے اپنی بصری صلاحیتوں پر اعتماد کرتے ہوئے جہاز کو نیچے اتار کر لینڈ کرنا چاہا مگر جسے وہ لاہور ایئر پورٹ کا رن وے سمجھ کر لینڈ کرنا چاہتا تھا وہ لاہور کی ایک پر ہجوم شاہراہ تھی اس لیے اس نے جہاز کو دوبارہ فضا میں بلند کر دیا۔ تاہم پاکستانی حکام نے طیارے کے کرش لینڈنگ کرنے کے خطرے کو مدنظر رکھتے ہوئے لاہور ایئر پورٹ کی روشنیاں بحال کر دیں اور انسانی جانوں کے زیاں کو مدنظر رکھتے ہوئے اس طیارے کو لاہور ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی اجازت دی۔ یہ جہاز بھارتی وقت کے مطابق 22:32 منٹ لاہور ایئر پورٹ پر لینڈ کر گیا تاہم پاکستانی حکام نے اس جہاز کے کیپٹن کی یہ درخواست مسترد کر دی کہ کچھ مسافروں کو لاہور میں اترنے کی اجازت دی جائے۔

ایندھن لینے کے بعد یہ طیارہ دوبئی کے لیے ٹیک آف کر گیا۔ جہاں اس کے 27 مسافروں کو ہائی جیکرز نے رہا کر دیا۔ ایک شدید زخمی شخص بھی ان مسافروں میں شامل تھا جسے ہائی جیکر نے چاقوؤں سے زخمی کر دیا تھا۔ یہ شخص پہلے ہی مر چکا تھا۔

دوبئی کے بعد قندھار میں لینڈ کرنے پر افغانستان کی طالبان حکومت نے بھارتی حکام

ے اس بحران میں تعاون کرنے پر رضامندی ظاہر کی اور ہائی جیکرز اور بھارتی حکام کے درمیان مذاکرات میں درمیانی کردار ادا کرنے کے لیے تیار ہو گئی۔ چونکہ طالبان کی حکومت کو بھارت نے تسلیم نہیں کیا ہوا تھا۔ اس لیے بھارتی حکومت نے اسلام آباد کے بھارتی سفارتخانے سے اپنے سفارت کار قندھار بھجوائے۔

تاہم طالبان حکومت کا رویہ مشکوک تھا کیونکہ اس نے اس طیارے کے گرد اپنے مسلح افراد کھڑے کر دیئے تھے اور ظاہر یہ کیا تھا کہ اس کے مسلح افراد ہائی جیکرز کو مسافروں پر تشدد کرنے سے باز رکھیں گے مگر دراصل وہ بھارتی کمانڈوز کو اس طیارے پر حملہ کرنے سے باز رکھنا چاہتی تھی۔ آخر بھارتی حکومت نے طالبان کے ساتھ مذاکرات کے نتیجے میں بھارتی جیلوں میں پڑے ہوئے تین مجاہدین مولانا مسعود اظہر، احمد عمر سعید شیخ اور مشتاق احمد زرگر کو قندھار بھجوا دیا۔ ان کے قندھار پہنچنے پر ہائی جیکرز نے تمام بھارتی یرغمالی مسافروں کو رہا کر دیا۔ جنہیں ایک خصوصی پرواز کے ذریعے بھارت بھجوا دیا گیا۔ جبکہ طالبان حکومت نے ان تینوں مجاہدین کو خاموشی سے پاکستان بھجوا دیا۔ اگرچہ پاکستانی حکومت نے ان مجاہدین کے پاکستان میں داخلے سے انکار کیا مگر بعد ازاں یہ لوگ پاکستان میں مختلف دہشت گردانہ کارروائیوں میں ملوث پائے گئے۔

طیارہ اغوا کیے جانے کی اس واردات کی تفتیش سنٹرل بیورو آف انویسٹی گیشن سی بی آئی نے کی۔ ادارے نے اس واردات کا ذمہ دار 10 افراد بشمول 5 ہائی جیکرز کو قرار دیا۔ 5 فروری 2008ء کو ایک بھارتی عدالت نے تین بھارتی افراد عبداللطیف یوسف نیپالی اور دلیپ کمار بھوجل کو ہائی جیکروں سے تعاون کرنے کے الزام میں عمر قید کی سزا سنائی۔ تاہم ایف بی آئی نے پنجاب اور ہریانہ حکومت پر زور دیا کہ وہ ان مجرموں کو سزائے موت دیں۔

2000ء کنکارڈ طیارے کی آخری پرواز

کنکارڈ CONCORD دنیا کا پہلا آواز سے تیز رفتار مسافر بردار طیارہ تھا جو فرانس اور انگلینڈ نے مشترکہ طور پر تخلیق کیا تھا۔ اسے ایئر فرانس امریکہ کے روٹ پر بخیر و خوبی چلاتی رہی تھی۔ 25 جولائی 2000ء کو ایئر فرانس کی فلائٹ 4590 آخری کنکارڈ فلائٹ تھی جو پیرس کے چارلس ڈیگال ایئرپورٹ سے جان ایف کینیڈی ایئرپورٹ نیو یارک جانے کے لیے روانہ ہوئی مگر ٹیک آف کرتے ہوئے فوراً ایک ہوٹل سے ٹکرا کر تباہ ہوگئی اس پر سوار تمام 100 مسافر اور عملے کے 9 افراد ہلاک ہوگئے۔

یہ مسافر ایک بحری جہاز MS DENTSCHLAND پر سوار ہونے کے لیے نیو یارک جا رہے تھے جہاں سے وہ 16 دن کے سیاحتی دورے پر ایکواڈور جا رہے تھے۔

یہ کنکارڈ طیارے کا پہلا حادثہ تھا جس میں اموات واقع ہوئیں اس کے بعد اس طیارے کی پروازیں ہمیشہ کے لیے منسوخ کر دیں گئیں یوں یہ پرواز اس مسافر بردار طیارے کی آخری پرواز ثابت ہوئی چارلس ڈیگال ایئرپورٹ پر کنکارڈ کی اس پرواز سے صرف پانچ منٹ پہلے ایک ڈی سی 10 طیارے نے اسی رن وے سے ٹیک آف کیا تھا جہاں سے بعدازاں کنکارڈ نے ٹیک آف کیا۔ ڈی سی 10 طیارے سے رن وے پر ایک 17.1 انچ لمبا ایک ٹائٹینیم کے سریہ کا ایک ٹکڑا گر گیا تھا۔ بعدازاں فرانسیسی حکام نے یہ بات تسلیم کیا کہ ڈی سی 10 کے ٹیک آف کرنے کے بعد اس رن وے کا ضروری معائنہ نہیں کیا گیا تھا۔ جیسا کہ کنکارڈ طیارے کے ٹیک آف کرنے سے پہلے کیا جانا ضروری تھا۔

جب کنکارڈ طیارے نے ٹیک آف کرنے کے لئے اس رن وے پر دوڑنا شروع کیا تو یہ فالتو سریے کا ٹکڑا رن وے پر پڑا ہوا تھا۔ کنکارڈ طیارے کے ٹائر کو پھاڑتا چلا گیا جس سے یہ ٹائر ٹکڑے ہوگیا اس کا ایک بڑا ٹکڑا کنکارڈ طیارے کے ونگ کے زیریں حصے کو انتہائی سپیڈ سے جا لگا تاہم اس سے طیارے کا کوئی ایندھن ٹینک تو نہیں پھٹا مگر طیارے کے ونگ کو پہنچنے والے اس شدید جھٹکے سے طیارے کے ایندھن ٹینک نمبر 5 میں شاک ویو سے آگ لگ گئی۔ ایندھن کا ٹینک نمبر 5 طیارے کے پہیوں والے حصے کے عین اوپر واقع تھا۔ اس آگ کے بھڑکنے سے طیارے کے دونوں نمبر 1 اور نمبر 2 انجن اچانک تیز ہوگئے اور انجن نمبر 2 میں آگ لگ گئی جس پر اس طیارے کے فلائٹ انجینئر نے انجن نمبر 2 کا سوئچ آف کر دیا ادھر رن وے پر دوڑتے ہوئے

کنکارڈ نے V1 کی رفتار حاصل کرلی جو ٹیک آف کے لیے ضروری تھی مگر باقی تین انجنوں کے کام کرنے کے باوجود یہ طیارہ صحیح طور پر ٹیک آف نہ کر سکا اس طرح یہ طیارہ فضا میں بلند ہونے میں ناکام رہا۔ 370 کلومیٹر کی رفتار پر پہنچنے کے باوجود یہ طیارہ صرف 60 میٹر یا 200 فٹ کی بلندی تک پہنچا ادھر اس طیارے کے پورٹ ونگ میں لگی آگ نے اتنی شدت اختیار کرلی گئی کہ حدت سے اس طیارے کے بعض حصے پگھل کر اس سے الگ ہونے لگے اس کا انجن نمبر 1 ایک بار پھر تیز ہوگیا جس سے عدم تناسب کا شکار ہو کر طیارے کا سٹار بورڈ ونگ اوپر کو اٹھ گیا اور طیارہ 100 ڈگری پر جھک گیا طیارے کے عملے نے طیارے کو اس جھکاؤ سے نکالنے کے لئے طیارے کے انجن نمبر 3 اور انجن نمبر 4 بند کردیئے مگر ایئر سپیڈ اچانک کم ہوجانے سے یہ طیارہ بے قابو ہوگیا۔ اور ایک ہوٹل سے جاٹکرایا جو ایئر پورٹ کے نزدیک ہی واقع تھا۔

اس دوران طیارے کا عملہ اس بے قابو طیارے کو ایک نزدیکی ایئر پورٹ پر لینڈ کرنے کی کوشش کر رہا تھا مگر اس طیارے پر قابو پانا بھی ایک مشکل کام تھا۔ اس طیارے کے کاک پٹ وائس ریکارڈر نے جو آخری گفتگو ریکارڈ کی وہ یہ تھی کہ کو پائلٹ کہہ رہا تھا، ''لی براٹ لی براٹ'' جو اس نزدیکی ایئر پورٹ کا نام تھا جبکہ پائلٹ کہتا سنائی دیتا ہے اب بہت دیر ہو چکی ہے۔ کنٹرول ٹاور نے ایسے میں پائلٹ کو رن وے 0.9 پر واپس لوٹنے کی ہدایات دیں جن کے جواب میں بھی پائلٹ نے کہا اب وقت نہیں بچا۔ جس کے بعد یہ طیارہ ہوٹل کی عمارت سے جاٹکرایا۔

اس حادثہ میں طیارے میں سوار تمام مسافر جاں بحق ہو گئے ان مسافروں میں زیادہ تر جرمن سیاح تھے جو نیویارک سے ایک بحری سفر پر روانہ ہونے والے تھے کہ بے چارے آسمانی سفر پر روانہ ہو گئے۔

کنکارڈ طیارے اپنے آغاز سے فضائی حادثات سے محفوظ چلے آ رہے تھے مگر یہ پہلا اور آخری حادثہ کنکارڈ طیاروں کی پروازوں کے سلسلے کو معطل کرنے کا باعث بن گیا۔ اور تمام کنکارڈ طیارے گراؤنڈ کردیئے گئے اور تحقیقات کیے جانے سے پہلے ان کے پرواز کرنے پر پابندی لگادی گئی اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ میں اس حادثے کے جو اسباب بتائے گئے تھے ان میں اس طیارے پر ایک ٹن زائد وزن لدا ہوا تھا جس سے اس طیارے کے لیے ٹیک آف کرنا مشکل ہوگیا تھا۔ اس کے علاوہ ٹیک آف کی رفتار پر پہنچنے کے بعد طیارے کے ٹائروں میں سریے کا ٹکڑا لگنے سے دو ٹائر پھٹ گئے تھے جن کی وجہ سے طیارہ متوازن نہ رہا اور ٹیک آف کے دوران ہائی سپیڈ کی وجہ سے طیارہ بے قابو ہوگیا تھا۔

2001ء جاپان ایئر لائنز کا فضائی تصادم سے بال بال بچنا۔۔

31 جنوری 2001ء کو جاپان ایئر لائنز کی فلائٹ 907 (ایک 400-747 بوئنگ) جو ٹوکیو ایئر پورٹ سے نیہا ایئر پورٹ جا رہی تھی ایک دوسری جاپان ایئر لائنز فلائٹ 958 ایک میکڈونل ڈگلس DC10 سے فضا میں تقریباً ٹکرا گئی جس سے کوئی موت واقع نہیں ہوئی۔ البتہ دونوں جہازوں پر سوار مسافر زخمی ضروری ہوئے۔ یہ حادثہ ایئر ٹریفک کنٹرول کے ایک نئے ٹریننگ لینے والے نوجوان کی غلطی کی وجہ سے رونما ہوا تھا۔

جاپان ایئر لائنز کی پرواز 907 ایک ڈومیسٹک پرواز تھی جو ہینیڈا انٹرنیشنل ایئر پورٹ ٹوکیو سے نیہا ایئر پورٹ جا رہی تھی یہ فلائٹ مقامی وقت کے مطابق 15:36 پر ٹوکیو سے روانہ ہوئی جبکہ جاپان ایئر لائن کی ہی فلائٹ 958 جو ایک DC10 طیارہ تھا گم ہائی ایئر پورٹ سے ناریتا ایئر پورٹ جا رہا تھا۔ اول الذکر طیارے پر 411 مسافر اور عملے کے 16 ارکان سوار تھے جبکہ آخر الذکر طیارے پر 237 مسافر اور عملے کے 13 ارکان سوار تھے۔

فلائٹ پلان کے مطابق JAL907 اور JAL958 نے ایک دوسرے کے اوپر سے 200 فٹ بلند رہتے ہوئے گزرنا تھا۔

فضا میں تصادم اسوقت ہوا جب فلائٹ 907 کی فضائی میزبان خواتین نے مسافروں کو مشروبات پیش کرنے شروع کیے۔ اس وقت یہ طیارہ 39000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا۔ دونوں پروازیں غلطی سے ایک دوسرے سے ٹکرا جانے والے راستے پر موجود محو پرواز تھیں۔ دونوں پروازوں کے پائلٹوں کو اے ٹی سی سے متضاد ہدایات دیں گئیں تھیں۔ فلائٹ 958 کے پائلٹ نے TCAST ٹوکیو ایریا کنٹرول سنٹر کی ہدایات پر اپنا طیارہ نیچے اتارا تھا جس کے بعد دونوں طیارے فضا میں یکساں بلندی پر ایک ٹکراؤ کے راستے پر آ گئے تھے۔ ایئر کنٹرول سنٹر میں اس وقت ایک نوآموز نوجوان جو ابھی ٹریننگ پر تھا' ہیڈ یکی ہچی تانی دس اور پروازوں کو بھی کنٹرول کر رہا تھا۔ ہچی فلائٹ 958 کو کم بلندی پر آنے کی ہدایات دینا چاہتا تھا۔ مگر رش زیادہ ہونے اور خود اس کے نوآموز ہونے کی وجہ سے اس نے بجائے فلائٹ 958 کے فلائٹ 907 کو غلطی سے نیچے آنے کی ہدایات دے دیں مگر جب اس نے ریڈار سکرین پر دیکھا کہ فلائٹ 958 نیچے آنے کی بجائے اپنی پہلی بلندی پر ہی آگے بڑھ رہی ہے اس کے خیال میں اس نے 958 کو

نیچے آنے کی ہدایات دیں تھیں تو اس نے JAL958 کو دائیں طرف رخ بدل لینے کا کہا مگر اس کا یہ پیغام پائلٹ کو صحیح طور پر سمجھ نہ آسکا۔ ادھر اس نوآموز ٹرینی کے سپروائزر سے بھی ایک غلطی سرزد ہوئی اس نے فلائٹ 907 کو بلندی پر چلے جانے کی ہدایات دینے کی بجائے غلطی سے فلائٹ 957 کو بلندی پر چلے جانے کی ہدایات دے دیں۔

مگر خوش قسمتی سے بصری طور پر ان طیاروں کے پائلٹوں نے ان طیاروں کو ایک دوسرے کے انتہائی قریب آتے ہوئے دیکھ لیا اور بروقت احتیاطی تدابیر اختیار کرنے کی وجہ سے صرف 100 میٹر کے فاصلے سے ایک دوسرے کے قریب سے گزر کر فضائی تصادم سے بچ گئے۔ ڈن بی نامی شخص کے بیان کے مطابق یہ طیارے ایک دوسرے سے صرف 35 فٹ کی دوری پر گزرے تھے۔ ایک مسافر نے بتایا کہ اس نے کبھی جہاز میں بیٹھ کر اتنے قریب سے دوسرے جہاز کو گزرتے نہیں دیکھا تھا۔ ایک اور مسافر کے مطابق یہ جہاز صرف دو سیکنڈ کے لیے ایک دوسرے کے انتہائی قریب آ گئے تھے۔

بوئنگ 747 کے سات مسافر اور عملے کے دو ارکان اس بچاؤ کے عمل سے سیریس زخمی ہوئے جبکہ 81 اور مسافروں کو معمولی زخم آئے تھے۔ کچھ مسافر جنہوں نے اپنے سیٹ بیلٹ نہیں باندھے ہوئے تھے اور مشروبات کے ٹریز اس دوران جہاز کی چھت سے جا لگے۔ ایک لڑکا اسی عمل کے دوران اپنی سیٹ سے اچھل کر جہاز کے فرش پر جا گرا۔ کئی لوگوں کی سیٹ سے اچھل کر گرنے میں ہڈیاں ٹوٹ گئیں ان میں 54 سالہ عورت شامل تھی جس کی ٹانگ کی ہڈی اس حادثے میں ٹوٹ گئی۔ تاہم ڈی سی 10 کے مسافروں میں سے کوئی شخص بھی زخمی نہ ہوا۔ یہ طیارہ واپس ہینیڈا ایئرپورٹ پر 4:45 پر لینڈ کر گیا۔

یکم فروری 2000ء کو شام 6 بجے JAL907 کے زخمی مسافروں کو ہسپتال سے فارغ کر دیا گیا۔ صرف دو شدید زخمی ہسپتال میں داخل رہے۔

مئی 2003ء میں ٹوکیو میٹروپولیٹن پولیس نے ہچیتانی اور اس کے سپروائزر کے خلاف اپنے فرائض سے غفلت برتنے کے جرم میں مقدمہ درج کر دیا۔ 2006ء میں ہچیتانی کو ایک سال قید اور اس کے سپروائزر کو ڈیڑھ سال سزائے قید دی گئی۔

11ستمبر 2001ء کے فضائی دہشت گردانہ حملے

11 ستمبر 2001 کو عالمی فضائی دہشت گردی کے شدید واقعات امریکہ کے شہر نیویارک اور واشنگٹن میں وقوع پذیر ہوئے۔ بروز منگل 11 ستمبر کو 19 دہشت گردوں نے جن کا تعلق امریکی ذرائع نے القاعدہ سے بتایا تھا چار مسافر بردار طیارے اغوا کر لیے ان میں سے دو جہازوں کو جو امریکن ایئر لائنز کی پرواز 11 اور یونائیٹڈ ایئر لائنز کی پرواز 175 تھے جنوبی اور شمالی ورلڈ ٹریڈ سنٹر کی بلڈنگوں سے ٹکرا دیا جس کی وجہ سے یہ دونوں بلڈنگیں صرف دو گھنٹے کے اندر اندر زمین بوس ہوگئیں۔ ان عمارتوں کے جلتے ہوئے ملبے کے قریبی عمارتوں پر گرنے سے اس علاقے میں آگ لگ گئی ہائی جیکروں نے امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ 77 کو اغوا کر کے آرلنگٹن میں پینٹاگون کی عمارت سے ٹکرا دیا۔ دہشت گرد ایک چھوٹے جہاز یونائیٹڈ ایئر لائن کی فلائٹ 93 کو واشنگٹن میں وائٹ ہاؤس کی عمارت سے ٹکرانا چاہتے تھے تاہم یہ جہاز شینکس وائل کے ایک کھیت میں گر کر تباہ ہوگیا جو ریاست پنسلوانیا میں واقع تھا۔

11 ستمبر 2001ء کی علی الصبح 19 ہائی جیکرز نے چار کمرشل ہوائی جہازوں کو اغوا کیا جن میں سے دو بوئنگ 757 تھے اور دو بوئنگ 767 جو کیلی فورنیا جا رہے تھے۔ انہیں بوسٹن میسا چوسٹس، نیوآرک اور نیوجرسی سے ٹیک آف کرتے ہی اغوا کر لیا گیا تھا یہ چاروں بڑے ہوائی جہاز جو طویل پروازوں پر جا رہے تھے اس وجہ سے دہشت گردی کے لیے منتخب کیے گئے تھے کہ ان میں ایندھن بڑی مقدار میں بھرا ہوا تھا۔

اس واردات میں جو چار پروازیں ملوث کی گئیں تھیں وہ یہ تھیں۔

1- امریکن ایئر لائنز فلائٹ 11 یہ پرواز بوسٹن سے صبح 7:59 منٹ پر روانہ ہوئی تھی اور لاس اینجلس جا رہی تھی اس پر عملے کے 11 افراد اور 76 مسافر سوار تھے جبکہ پانچ ہائی جیکرز ان کے علاوہ تھے۔ ہائی جیکر اس طیارے کو اغوا کر کے ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے شمالی ٹاور ٹکرانے کے لیے 8:46 پر وہاں لے آئے۔

2- یونائیٹڈ ایئر لائنز فلائٹ 175 بھی بوسٹن کے لوگن ایئر پورٹ سے صبح 8:14 منٹ پر روانہ ہوئی یہ فلائٹ بھی لاس اینجلس جا رہی تھی۔ اس پر عملے کے دو اور ارکان اور 51 مسافر سوار تھے۔ 9 ہائی جیکر ان کے علاوہ تھے۔ اس جہاز کو ہائی جیکروں نے 9:30 منٹ پر ورلڈ ٹریڈ سنٹر

کے جنوبی ٹاور سے ٹکرا دیا۔

3۔امریکن ایئر لائنز کی پرواز 77 ڈیلس، واشنگٹن ایئر پورٹ ورجینیا سے صبح 8:20 منٹ پر اڑی یہ بھی لاس اینجلس جارہی تھی۔

اس پر عملے کے 6 ارکان اور 53 مسافر 5 ہائی جیکروں کے علاوہ سوار تھے۔ یہ جہاز دہشت گردوں نے اغوا کر کے صبح 9:57 منٹ پر پینٹا گون کی عمارت سے ٹکرا دیا۔

4-یونائیٹڈ ایئر لائنز کی پرواز 93 جو نیو آرک انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے صبح 8:42 منٹ پر اڑی اور سان فرانسسکو جارہی تھی اس پر عملے کے سات افراد اور 33 مسافر 4 ہائی جیکرز کے علاوہ سوار تھے۔اس پرواز کے مسافروں نے ہائی جیکرز کے خلاف بغاوت کر دی جس کے بعد یہ پرواز شینکس وائل، پنسلوانیا میں ایک کھیت میں گر کر تباہ ہوگئی صبح 8:46 منٹ پر پانچ ہائی جیکرز نے امریکن ایئر لائنز کی فلائٹ کو ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے شمالی ٹاور سے ٹکرا کر کرش کر دیا۔اس کے تقریباً 18 منٹ بعد 9:30 منٹ پر پانچ اور ہائی جیکروں نے یونائیٹڈ ایئر لائنز کی پرواز 175 کو ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے جنوبی ٹاور سے ٹکرا دیا۔ پانچ ہائی جیکرز نے امریکن ایئر لائنز کی پرواز 77 کو پینٹا گون کی عمارت سے صبح 9:37 منٹ پر ٹکرا دیا۔

جیسا کہ پہلے ذکر آیا کہ ایک چوتھی پرواز پنسلوانیا میں شینکس وائل کے ایک کھیت میں گر کر تباہ ہوگئی۔اغلب امکان تھا کہ یہ فلائٹ واشنگٹن میں وائٹ ہاؤس سے ٹکرانے کے لیے اغوا کی گئی تھی۔اس پرواز کے ملبے سے ملنے والے CVR سے ایسی آوازیں سنائی دیں گئیں جیسے عملے کے ارکان اور کچھ مسافر ہائی جیکروں سے ہوائی جہاز کا کنٹرول واپس چھین لینا چاہتے تھے جب ہائی جیکرز کو یقین ہو گیا کہ عملہ اور مسافر اس جہاز کا کنٹرول ان سے چھیننے میں کامیاب ہو جائیں گے تو انہوں نے اسے جان بوجھ کر ایک کھیت میں کریش کر دیا۔

ان اغوا شدہ طیاروں سے کچھ مسافروں نے فون کالز کے ذریعے بھی اغوا کرنے والے ہائی جیکروں کی تفصیلات بتائیں تھیں۔ہائی جیکروں نے کئی افراد کو چاقوؤں سے زخمی کر دیا گیا۔جبکہ جہاز پر آنسو گیس و دیگر نقصان دہ اشیاء بھی استعمال کی گئیں۔

اکثر رپورٹیں یہ بتاتیں ہیں کہ ہائی جیکروں نے دونوں پائلٹ کو بھی چاقوؤں سے ہلاک کر دیا گیا۔

9\11 کمیشن نے اپنی فائنل رپورٹ میں لکھا تھا کہ ہائی جیکرز چاقوؤں، بلیڈوں اور

دیگر دستی ہتھیاروں سے مسلح تھے کچھ مسافروں کے مطابق ہائی جیکروں کے قبضے میں بم بھی تھے مگر جہاز کے ملبے سے دھماکہ خیز مواد کے کوئی ثبوت نہیں ملے۔

ورلڈ ٹریڈ سنٹر کے جڑواں ٹاوروں سے ٹکرائے جانے والے ہوائی جہاز پوری طرح ایندھن سے بھرے ہوئے تھے۔ ٹاوروں سے ٹکرانے کے بعد ان پر سوار تمام افراد ہلاک ہو گئے جن میں خودکش دہشت گرد بھی شامل تھے۔ جہازوں کے ایندھن ٹینک پھٹنے سے ورلڈ ٹریڈ سنٹر میں آگ لگ گئی۔ دونوں عمارتوں کے گرنے سے پہلے جو تقریباً 2673 افراد ان عمارتوں سے فرار نہیں ہو سکے وہ ہلاک ہو گئے۔ ان مرنے والوں میں آگ بجھانے والے اور پولیس آفیسرز بھی شامل تھے جو جائے حادثہ پر پہنچتے ہی عمارتوں میں داخل ہو گئے تھے اور عمارتوں کے انہدام کے وقت ان عمارتوں کی بالائی منزلوں میں پھنسے ہوئے تھے۔

تباہی زیریں مین ہٹن کے 16 ایکڑ رقبے میں پھیل گئی تھی اس علاقے کی صفائی اور بحالی کا کام اگلے کئی سالوں تک جاری رہا۔ ملبہ ہٹائے جانے کے دوران ہر روز کئی افراد کی لاشوں کے ٹکڑے برآمد ہوتے تھے۔

ماہرین کا خیال تھا کہ یہ لوگ جہازوں کے جلتے ہوئے ایندھن سے جل کر ہلاک ہو گئے تھے یا ٹنوں وزنی کنکریٹ اور لوہے کے اجزاء کے نیچے دب جانے سے ان کی ہلاکت واقع ہوئی تھی سینکڑوں لوگوں کی باقیات بھی تلف ہو گئیں تھیں اور ان کی لاشیں تک نہ ملیں تھیں۔

نیویارک میں اس دہشتگردانہ حملے کا اثر اتنا گہرا تھا کہ کیبل ٹیلی وژن نیٹ ورکس نے معمول کی نشریات روک کر اس حادثے پر غم کے اظہار کے پیغام نشر کرنا شروع کر دیئے تھے۔

ان دہشت گردانہ حملوں کا ذمہ دار امریکہ نے سعودی عرب کے جلاوطن شہری اسامہ بن لادن کو ٹھہرایا اور ان کی تنظیم القاعدہ کو ان دہشت گردانہ کارروائیوں میں ملوث قرار دیا۔ تاہم بعد ازاں بہت سے مغربی ذرائع نے ورلڈ ٹریڈ سنٹر پر اس حملے کو خود امریکہ کی منصوبہ قرار دیا تھا کیونکہ وہ اس کی آڑ میں افغانستان اور عراق جیسے ملکوں میں جنگی کارروائیاں کرنا چاہتا تھا۔ امریکہ کی ان جنگی کارروائیوں میں نیویارک میں دہشت گردی میں ہلاک ہونے والوں سے کہیں زیادہ افراد ہلاک ہوئے۔ مگر امریکہ کی اس ریاستی دہشت گردی کے خلاف کوئی آواز بلند نہ ہوئی جبکہ عراق اور افغانستان خاک اور خون میں غلطاں ہو گئے۔

2002ء چائنا ایئر لائنز فلائٹ 611

چائنا ایئر لائن 611 ایک تیپی سے ہانگ کانگ جانے والی باقاعدہ شیڈولڈ پرواز تھی۔ 25 مئی 2002ء کو یہ پرواز ایک بوئنگ 747 طیارے پر مشتمل تھی جو فضا میں ٹکڑے ٹکڑے ہو کر آبنائے تائیوان میں گر گئی تھی۔ اس حادثے میں 225 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ اس جہاز کو پیش آنے والے اس حادثے کا سبب اس جہاز کی 22 سال پیشتر ہونے والی ناکارہ مرمت تھی۔

اس حادثے نے تائیوان کی عوام کو بہت پریشان کیا کیونکہ تیپی سے ہانگ کانگ روٹ سب سے زیادہ مسافر بردار روٹ تھا اور اس روٹ سے حاصل ہونے والے منافع کی وجہ سے گولڈن روٹ کہلاتا تھا۔

فلائٹ 611 نے 25 مئی بروز ہفتہ مقامی وقت کے مطابق 14:50 منٹ پر ٹیک آف کیا اور 16:22 منٹ پر اس کی ہانگ کانگ آمد متوقع تھی۔ اس پرواز کو کیپٹن چنگ فونگ پی اڑا رہا تھا۔ اس کے ساتھ فرسٹ آفیسر یہہ شیانگ شیہ کو پائلٹ کے فرائض ادا کر رہا تھا۔

ٹیک آف کرنے کے صرف 25 منٹ بعد یہ پرواز ریڈار کی اسکرین سے غائب ہو گئی کنٹرولرز کے مطابق اس پرواز میں دوران پرواز دھماکہ ہوا تھا اس وقت یہ پرواز 35000 فٹ میل کی بلندی پر پرواز کر رہی تھی اور آبنائے تائیوان پر جزائر پنگھو کے نزدیک تھی۔

اس جہاز کو یہ حادثہ مقامی وقت کے مطابق 15:37 منٹ یا 15:40 پر پیش آیا تھا۔ تائیوان کے وائس منسٹر برائے ٹرانسپورٹ کے ایک بیان کے مطابق دو کیتھے پیسفک جہازوں نے اس جہاز سے نشر کیے جانے والے ایمرجنسی B-18255 لوکیشن انڈیکیٹر سگنل موصول کیے تھے۔ اس حادثے میں عملے کے تمام 19 ارکان اور 206 مسافر سب کے سب جاں بحق ہو گئے تھے۔

اس حادثے کے بعد سمندر سے حادثے میں مرنے والوں کی نعشیں تلاش کی گئیں اور 206 میں سے 175 مسافروں کی باقیات نکالی گئیں۔ جبکہ عملے کے 6 ارکان کی لاشیں سمندر کی سطح پر تیرتی ہوئیں پائیں گئیں تھیں۔

جہاز کے عقبی حصے میں ہلاک ہونے والوں کی اکثر لاشیں بے لباسی کے عالم میں ملیں تھیں جس کی وجہ یہ تھی کہ جہاز کو دھماکے سے ٹکڑے ٹکڑے کرنے والی ڈی کمپریس فورس نے ان مسافروں کے ملبوسات کو بھی ان کے جسموں سے چیتھڑے چیتھڑے کر کے بکھیر دیا تھا اسی وجہ سے

50 مسافروں کی لاشیں برہنہ حالت میں ملیں تھیں۔

کچھ مسافروں کی لاشیں بھی سطح سمندر پر تیرتی ہوئی پائیں گئیں جبکہ کئی ایک مسافروں کی لاشیں جہاز میں انکی سیٹوں پر بیلٹ بندھی ہوئی پائیں گئیں تھیں۔ایک بچے کی لاش اس ناگفتہ بہ حالت میں ملی کہ اس کو بیان نہیں کیا جا سکتا۔

حادثے کے تقریباً دو گھنٹے بعد 17:05 منٹ پر ملٹری کے ایک ہرکولیس c-130 طیارے نے حادثے کے مقام کو میکونگ کے 37 کلومیٹر شمال مشرق میں ڈھونڈ نکالا تھا جبکہ پہلی انسانی لاش 18:10 پر دریافت ہوئی۔

تلاش کرنے والی امدادی جماعتوں نے کاک پٹ کے حصوں سمیت تقریباً جہاز کے ملبے کا 15 فیصد حصہ دریافت کر لیا مگر جہاز کے اس حصے پر گولی لگنے یا میزائل لگنے کا کوئی نشان نہیں پایا گیا نا ہی اس جہاز کے تباہ ہونے سے پہلے جہاز کے عملے نے کوئی سگنل بھیجا تھا۔ریڈار سے ملنے والی معلومات کے مطابق یہ جہاز 35000 فٹ کی بلندی پر چار ٹکڑوں میں منقسم ہو گیا تھا۔اس نظریے کی تصدیق اس بات سے ہوئی کہ حادثے کے مقام سے 80 میل کی دوری پر جہاز کے اندرونی حصے سے گری ہوئی اشیاء دریافت ہوئی تھیں۔ان اشیاء میں فوٹو گراف، تائیوان ناولز جو جہاز میں مسافروں کے پڑھنے کے لیے رکھے گئے میگزین وغیرہ شامل تھے۔جہاز کے ڈیٹا ریکارڈر سے اس بات کا پتہ چلا کہ اس جہاز نے اچانک اپنی معمول کی رفتار کو چھوڑ کر اچانک انتہائی تیزی سے پرواز کرنا اور بلند ہونا شروع کر دیا تھا جس کے صرف 27 سیکنڈ بعد یہ حادثہ پیش آ گیا تھا۔

اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ میں اس جہاز کو میٹل فٹیگ کا شکار بتایا گیا تھا جو 7 فروری 1980ء کو اس طیارے کی دم کو ہانگ کانگ میں لینڈ کرتے ہوئے پیش آنے والے حادثے کے بعد اس کی دم کی ناکارہ مرمت کی وجہ سے رونما ہوئی تھی۔

2003ء بغداد میں DHL کے طیارے کا مار گرایا جانا

22 نومبر 2003ء کو بغداد عراق میں یورپین ایئر ٹرانسپورٹ DHL ایک کارگو طیارے کے بائیں ونگ کو زمین سے فضا میں مار کرنے والے ایک میزائل کے ساتھ نشانہ بنایا گیا جس کے نتیجے میں اس ونگ کو شدید نقصان پہنچا اور اسے آگ لگ گئی اور اس طیارے کا ایک ہائیڈرولک سسٹم مکمل طور پر تباہ ہو گیا۔ ٹیک آف کے وقت اس طیارے کے بائیں ونگ میں نصب ٹینک TA میں فل ایندھن بھرا ہوا تھا۔ جو لیک ہو گیا اور اس میں آگ لگ گئی۔

اس حالت میں اس طیارے کو بغداد واپس لایا گیا اور اس ناکارہ طیارے کو انتہائی کامیابی سے لینڈ کر لیا گیا۔ اس کے عملے کے تینوں ارکان میں سے کوئی بھی اس ایمرجنسی لینڈنگ کے دوران زخمی نہ ہوا۔ اس لینڈنگ کے دوران نہ صرف اس طیارے کے ایک ونگ کو شدید نقصان پہنچا تھا بلکہ اس کا ایک ہائیڈرولک سسٹم بھی ناکارہ ہو چکا تھا۔ اس پر مستزاد یہ کہ لینڈ کرتے ہوئے اس طیارے کی رفتار بھی معمول سے زیادہ تھی اور خود رن وے بھی ابھی مکمل طور پر تعمیر شدہ نہیں تھا۔

سارا ڈینئل ایک فرانسیسی ہفتہ وار میگزین کی صحافی نے اس طیارے پر میزائل فائر کئے جانے کی ایک ویڈیو پیش کی جس میں دکھایا گیا تھا کہ عراقی باغی جن کے چہرے نقاب میں پوشیدہ تھے انہیں DHL کی ایئر بس A300 پر میزائل داغتے ہوئے دکھایا گیا تھا۔ ڈینئل اس واقعہ پر اپنے میگزین کے لئے ایک فیچر تیار کر رہی تھی اس نے اس سلسلے میں عراق میں مزاحمتی گروہوں سے رابطہ کیا جو اس کے نزدیک اس حملے کے ذمہ دار تھے۔

ڈی ایچ ایل کمپنی کے جہاز نے بغداد انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے مقامی وقت کے مطابق 6:30 منٹ پر ٹیک آف کیا اس پر تجربہ کار عملے کے تین ارکان سوار تھے کیپٹن لاک گینوٹ اور فرسٹ آفیسر سٹیو مچلسن بیلجیئم سے تعلق رکھتے تھے جبکہ فلائٹ انجینئر ماریو روفاعیل ایک سکاٹ تھا۔

کسی زمینی حملے سے بچنے کے لئے اس جہاز نے تیزی سے ٹیک آف کر کے بلندی اختیار کر لی اور 8000 فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا۔ اس بلندی پر اس کے بائیں ونگ پر زمین سے داغا گیا (جو زمین سے فضا میں مار کرنے والا) ایک میزائل لگا تھا جس سے اس کو شدید نقصان پہنچا اور اس کو آگ لگ گئی۔ طیارے کے تینوں ہائیڈرولک سسٹم ناکارہ ہو گئے جس کے بعد اس

طیارے کے کئی فلائٹ کنٹرول کام کرنا چھوڑ گئے۔ اس کے بعد یہ جہاز جھٹکے کھانے لگا کبھی اس کی نوز اوپر کو اُٹھ جاتی اور کبھی نیچے کی طرف جھک جاتی۔

ایسا ہی حادثہ یونائیٹڈ ایر لائنز کی فلائٹ 232 کو 1989ء میں پیش آیا تھا۔ اس فلائٹ کے خطوط پر اس کی فلائٹ کو اس کے کپتان نے بھی صرف انجن کے تھرسٹ سے کام لیتے ہوئے فضا میں بلند رکھا۔ کیپٹن جہاز کو میزائل لگنے کے 10 منٹ بعد جہاز کا رخ واپس بغداد کی طرف موڑنے میں کامیاب ہو گیا اور جہاز کو بغداد انٹرنیشنل ایر پورٹ کی طرف واپس لے چلا۔ بائیں ونگ کے ٹینک کے ایندھن ضائع ہو جانے کے بعد فلائٹ انجینئر نے دائیں ونگ کے ٹینک سے انجنوں کو ایندھن فراہم کرنا شروع کر دیا تا کہ جہاز کے انجنوں کو اسٹارٹ رکھا جا سکے۔ جہاز کے انجنوں کو چالو رکھنا ہی عملے کے لیے زندگی کی علامت تھا۔

تمام احتیاطی تدابیر اختیار کرنے کے باوجود جہاز کے دائیں طرف جھکنا شروع ہو جانے کے بعد پائلٹ نے رن وے R33 پر لینڈ کرنے کا فیصلہ کیا اگرچہ یہ رن وے دوسرے رن ویز کے مقابلے میں چھوٹا تھا۔

اس رن وے پر دور تک آسانی سے دکھائی دینے کی وجہ سے کیپٹن نے جہاز کو صحیح طور پر لینڈ کرنے کا اہتمام کیا۔ اس کے لئے اس نے تھروٹلز کو نیچے نہیں کیا کیونکہ اس سے خطرہ تھا کہ جہاز کا کوئی ونگ یا اس کی نوز زمین سے نہ ٹکرا جائے۔ 400 فٹ کی بلندی پر اس کے باوجود کہ جہاز کا توازن بگڑ گیا جس کی وجہ سے اس کا دائیں ونگ جھک گیا مگر فلائٹ انجینئر نے ریورس تھرسٹ سے کام لیتے ہوئے جہاز کو رن وے پر اتار لیا۔ جہاز رن وے سے اتر کر کچی زمین پر آ گیا مگر 1000 میٹر کے رن وے پر فاصلہ طے کرنے کے بعد جہاز کو روک لیا گیا یوں عملے کے ارکان کی زندگیاں بچ گئیں اور جہاز بھی تباہ ہونے سے بچ گیا۔

جہاز کے کیپٹن اور عملے کو ایر بس A300 کو بغیر فلائٹ کنٹرولر کے انتہائی کامیابی سے لینڈ کرنے پر مختلف تنظیموں نے اعزاز اور میڈلز سے نوازا۔ تاہم یہ جہاز جو کافی پرانا ہو چکا تھا بائیں ونگ اور انجنوں کو پہنچنے والے شدید نقصان کی وجہ سے دوبارہ فضا میں بلند نہ ہو سکا۔

2004ء بم دھماکوں سے دوروسی طیاروں کی تباہی

THE RUSSIAN AIR CRAFT BOMBING

THE اگست 2004ء دوروسی ڈومیسٹک پروازوں میں دوران پرواز دہشت گردی میں دو بم دھماکے ہوئے اور یہ دونوں طیارے تباہ ہو گئے ان پر سوار تمام افراد جاں بحق ہو گئے۔ یہ دونوں پروازیں 24 اگست 2004ء کو ماسکو کے ڈوموڈیڈوفو انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے روانہ ہوئیں تھیں۔ ان پر دھماکے بھی رات 11 بجے کے قریب رونما ہوئے تھے۔ پہلے تباہ ہونے والا طیارہ وولگا یوبا ایکسپریس فلائٹ 1303 تھا یہ ایک روسی ساختہ TU-134 مسافر بردار طیارہ تھا جو 1977ء سے زیر استعمال تھا۔ یہ طیارہ ماسکو کے ڈوموڈیڈوفو ایئرپورٹ سے مقامی وقت کے مطابق 22:30 پر 24 اگست 2004ء کی شب کو روانہ ہوا اس طیارے سے ریڈیائی رابطہ مقامی وقت کے مطابق تقریباً 22:56 پر ٹوٹ گیا۔ اس وقت یہ جہاز ٹیولا اوبلاسٹ پر پرواز کر رہا تھا جو ماسکو کے 180 کلومیٹر جنوب مشرق میں واقع ہے۔ اس طیارے کے تباہ شدہ حصے اس مقام پر حادثے کے کئی گھنٹے بعد دریافت ہوئے تھے۔ عینی شاہدین کے مطابق اس طیارے کے تباہ ہونے سے پہلے اس طیارے پر بڑا زوردار دھماکہ ہوا تھا اس طیارے پر 34 مسافر اور عملے کے 9 ارکان سوار تھے وہ تمام اس حادثے میں جاں بحق ہو گئے۔

اس حادثے کے کچھ دیر بعد دوسرے روسی طیارے کو بھی حادثہ پیش آ گیا۔ سائبیریا ایئرلائنز کی فلائٹ 1047 جو ڈوموڈیڈوفو انٹرنیشنل ایئرپورٹ ماسکو سے مقامی وقت کے مطابق 21:35 پر 24 اگست 2004ء کو روانہ ہوئی تھی۔ یہ پرواز بھی ریڈار کی سکرین سے اچانک غائب ہو گئی اور اس کے چند منٹ بعد تباہ ہو گئی یہ پرواز بھی ایک TU-154 روسی ساخت کا مسافر بردار طیارہ تھا۔ یہ طیارہ 1982ء سے سروس میں تھا۔ یہ پرواز ماسکو سے سوچی SOCHI جا رہی تھی۔ روسی خبر رساں ایجنسی انٹر فیکس INTER FAX کے ذرائع کے مطابق اس طیارے سے روسٹوف اوبلاسٹ پر پرواز کرتے ہوئے ہائی جیک ہو جانے کا پیغام نشر کیا گیا تھا۔ اس پیغام کے نشر کیے جانے کے کچھ ہی دیر بعد یہ طیارہ ریڈار کی اسکرین سے غائب ہو گیا اور حادثہ کا شکار ہو کر تباہ ہو گیا تھا۔ اس طیارے پر سوار 38 مسافر اور عملے کے 18 ارکان اس حادثے میں مارے گئے تھے اس طیارے کا ملبہ 25 اگست کی صبح کو روسٹوف اوبلاسٹ کے ایک گاؤں گلولوکوئی کے قریب سے ملا تھا۔

ایک ہی وقت میں دو فضائی حادثات کے پیش آنے میں دہشت گردی کے پہلو کو بھلایا نہیں جا سکتا تھا۔ روسی صدر ولاڈیمیر پیوٹن نے ان حادثات کے رونما ہونے کے فوراً بعد FBS فیڈرل سکیورٹی سروس کو ان حادثات کی تفتیش کرنے کا حکم دیا۔ 28 اگست کو FBS نے ان دونوں طیاروں کے ملبے سے دھماکہ خیز مواد کا سراغ لگایا۔

30 اگست کو ایک اور روسی خبر رساں ایجنسی نے خبر دی کہ یہ دونوں مسافر بردار طیارے دہشت گردی کا شکار ہو گئے تھے۔ ایک غیر معروف تنظیم اسلامبولی بریگیڈ'' نے ان حادثات کی ذمہ داری قبول کر لی ہے۔ اسلامبولی بریگیڈ کے مطابق ان دونوں ہوائی جہازوں پر ان کے پانچ پانچ ارکان بھی سوار تھے۔ تاہم ماہرین کو اس دعویٰ پر شک تھا کہ اتنی تعداد میں دہشت گرد ان جہازوں پر سوار تھے۔

بعد ازاں تحقیقات سے پتا چلا کہ ان جہازوں پر بم دھماکے دو چیچن خواتین نے کیے تھے جو چیچنیا کے دارالحکومت گروزنی کی رہائشی تھیں۔ ان میں سے ایک خاتون کا ایک بھائی تین سال پہلے گروزنی سے غائب ہو گیا تھا جس کے بارے میں یہ کہا جاتا تھا کہ اسے روسی فوجیوں نے اغوا کیا تھا۔ چیچنیا کے فیلڈ کمانڈر شامل باسایوف نے ایک کھلے خط میں ان جہازوں پر ہونے والے دھماکوں کی ذمہ داری قبول کر لی تھی۔ جو چیچن علیحدگی پسندوں کی ویب سائٹ پر موجود تھا۔ اس نے یہ بھی کہا تھا کہ ان دھماکوں میں اس کے صرف 4 ہزار ڈالر خرچ ہوئے تھے اس کے علاوہ اس نے اسلامبولی بریگیڈ کے کیے ہوئے دعوؤں کی تردید بھی کی تھی۔

ان فضائی دہشت گرد بم دھماکوں کے بعد فروری 2004ء میں ماسکو میٹرو دھماکے وقوع پذیر ہوئے جن میں تقریباً 41 افراد مارے گئے تھے۔ 31 اگست 2004ء کو ماسکو کے ایک سب وے اسٹیشن میں ہونے والے دھماکے میں 10 افراد مارے گئے تھے یکم ستمبر 2004ء میں بیسلان یرغمال بحران پیدا ہوا۔ جس میں 335 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ دونوں جہازوں کے حادثات میں ہلاک ہونے والوں کے اکیس عزیزوں نے بعد ازاں سکیورٹی کمپنی کے خلاف مقدمہ دائر کر دیا کہ سکیورٹی نے دہشت گردوں کو چیک کیے بغیر ان جہازوں پر سوار ہونے دیا تھا۔ اس مقدمہ میں ہلاک ہونے والوں کے لواحقین نے 30 لاکھ روبل فی ہلاکت کے ہرجانہ طلب کیا تھا۔ تاہم سکیورٹی کمپنی نے جواب دعویٰ میں کہا کہ سکیورٹی کمپنی ان دھماکوں کی ذمہ دار نہیں ہے بلکہ وہ لوگ ہیں جنہوں نے یہ دھماکے کرائے ہیں۔

2005ء یونان کی تاریخ کا سب سے زیادہ ہلاکت خیز فضائی حادثہ

ہیلیوس ایئرویز کی فلائٹ 522 ایک بوئنگ 300-737 طیارہ تھا جو ایک پہاڑ سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا تھا۔ یونان میں یہ واقعہ 14 اگست 2005ء کو مقامی وقت 12:04 کے مطابق پیش آیا تھا۔ یہ پرواز لارنیکا قبرص کے روزین انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے روانہ ہوئی تھی اور اس کا سٹاپ اوور ایتھنز میں تھا۔ دوران پرواز اس جہاز میں ایندھن ختم ہو گیا تھا اور آکسیجن کی کمی کی وجہ سے عملے کے ارکان جہاز پر کنٹرول رکھنے سے لاچار ہو گئے تھے۔ امدادی جماعتوں کو اس جہاز کا ملبہ ایتھنز سے 40 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ایک بستی سے ملا تھا۔ اس حادثے میں جہاز پر سوار تمام 121 افراد ہلاک ہو گئے تھے۔ 121 ہلاکتوں کے ساتھ یہ یونان کی فضائی تاریخ کا سب سے خوفناک اور ہلاکت خیز واقعہ تھا۔ یہ بوئنگ 737 کا 69واں حادثہ تھا جو اس ماڈل کے 1968 میں تیار کیے جانے کے بعد پیش آیا تھا۔

فلائٹ 522 شیڈول کے مطابق لارنکا قبرص سے مقامی وقت کے مطابق 9:00 روانہ ہونا تھی جبکہ ایتھنز میں اس کی شیڈول کے مطابق آمد 10:45 پر تھی۔ اس فلائٹ کو 59 سالہ کیپٹن ہانس جیرگن میرٹن اڑا رہا تھا۔

جب یہ طیارہ لندن کے ہیتھرو ایئرپورٹ سے صبح سویرے قبرص پہنچا تھا تو سابقہ عملے نے ایک دروازے کے جام ہو جانے اور دائیں سروس ڈور سے عجیب و غریب شور سنائی دینے کی رپورٹ کی اور اس طیارے کے دروازوں کی مکمل انسپکشن کیے جانے کی سفارش کی۔ یہ انسپکشن ایک گراؤنڈ انجینئر نے کی اور ایک پریشرائزیشن لیک اس شور کی وجہ بتائی، اس نقص کو دور کرنے کے لیے اس نے طیارے کے پریشرائزیشن سسٹم کو آٹو سے ہٹا کر مینوئل پر کر دیا اور بعد ازاں وہ انجینئر اس سسٹم کو واپس آٹو پر کرنا بھول گیا۔ 9:07 منٹ پر جہاز کے ٹیک آف کرنے تک اگرچہ عملے نے اس کو چیک کیا مگر انہیں پریشرائزیشن سسٹم کے مینوئل ہونے کا پتہ نہ چل سکا۔

جیسے ہی جہاز فضا میں بلند ہوا اس کے کیبن میں پریشر کم ہونے لگا۔ جہاز کے 12040 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کے ساتھ ہی کیبن میں بلندی پر پریشر کم ہونے کا الارم بجنے لگا۔ جس کی وجہ سے عملے نے جہاز کو مزید بلندی پر لے جانے سے اجتناب برتنا شروع کر دیا۔ تاہم عملے نے اس

الارم کو ٹیک آف کنفگریشن الارم سمجھا۔

اگلے چند منٹ تک کاک پٹ میں جہاز کے آلات کے پینل پر بھی وارننگ لائٹس جلتی بجھتی رہیں۔ 18000 فٹ کی بلندی پر پہنچتے ہی مسافروں کے کیبن میں آکسیجن ماسک خود بخود کھل گئے۔

18000 فٹ کی بلندی پر کیبن میں آکسیجن ماسک کھل جانے کے بعد اور کئی مرتبہ وارننگ الارم بجنے کے بعد کیپٹن نے ہیلوس سنٹر سے رابطہ کیا اور انہیں بتایا کہ جہاز میں بار بار ٹیک آف کنفگریشن الارم بج رہا ہے۔ اس کے بعد اس نے گراؤنڈ انجینئر سے رابطہ کیا جس نے پائلٹ کو مشورہ دیا کہ وہ پریشرائزیشن پینل کو چیک کرے کہ کیا پینل آٹو پریشرائزیشن پر سیٹ ہے۔ مگر پائلٹ نے اس کے اس مشورے پر کان نہیں دھرے۔

ایئر کرافٹ مسلسل بلند ہوتے ہوتے آخر 34000 فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا۔ 9:30 منٹ سے 9:40 تک نکوسیا ایئر کنٹرول نے بارہا اس جہاز سے ریڈیائی رابطہ کرنے کی کوشش کی مگر ناکام رہا۔ 9:37 منٹ پر یہ جہاز قبرص ایئر کنٹرول کے دائرہ کار سے باہر چلا گیا۔ ایتھنز ایئر کنٹرول نے بھی اس جہاز سے 10:12 منٹ سے 10:50 منٹ تک رابطہ کی بارہا کوششیں کیں مگر بے سود رہیں۔ جہاز مسلسل 34000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتا رہا۔

ہیلنک ایئر بیس سے دو F16 فائٹر جیٹ اس جہاز سے بصری رابطہ کرنے کے لیے بھیجے گئے ان طیاروں نے 11:24 منٹ پر اس مسافر بردار جہاز کو آلیا۔ انہوں نے دیکھا کہ اس جہاز کے کاک پٹ میں فرسٹ آفیسر بے حس و حرکت بیٹھا ہے اور کیپٹن کی سیٹ خالی ہے۔ ادھر مسافروں کے کیبن میں آکسیجن ماسک جھول رہے ہیں۔

11:49 منٹ پر ایک فلائٹ اٹینڈنٹ کاک پٹ میں داخل ہوا اور کیپٹن کی سیٹ پر بیٹھ گیا مگر اس کے پاس پائلٹ کے تجربہ کا لائسنس موجود ہونے کے باوجود بوئنگ 737 اڑانے کا تجربہ نہیں تھا کہ وہ ان حالات میں اس جہاز کو سنبھال سکے اور نہ ہی اتنا وقت باقی بچا تھا کہ اس طیارے کو بچایا جا سکے۔ جیسے ہی وہ کاک پٹ میں داخل ہوا جہاز کا بایاں انجن ایندھن کی کمی کی وجہ سے آگ پکڑ گیا۔ اس کے دس منٹ بعد دایاں انجن بھی جواب دے گیا۔ 12:04 منٹ سے پہلے ہی یہ طیارہ ایک بلند پہاڑ سے ٹکرا گیا اور اس پر سوار افراد میں سے کوئی بھی زندہ نہیں بچا۔

اس جہاز پر 115 مسافر اور عملے کے 6 افراد سوار تھے جن میں سے 67 مسافروں نے ایتھنز میں جہاز سے اتر جانا تھا مگر وہ سب جاں بحق ہو گئے۔

2006ء ملتان کا فضائی حادثہ

پاکستان انٹرنیشنل ایئر لائنز کی فلائٹ 688 شیڈول کے مطابق ملتان سے براستہ لاہور اسلام آباد جاتی تھی۔ 10 جولائی 2006ء کو 12:05 منٹ پر مقامی وقت کے مطابق یہ فلائٹ ملتان ایئرپورٹ کے قریب ایک کھیت میں گر کر تباہ ہوگئی۔ یہ جہاز ملتان ایئرپورٹ سے ٹیک آف کرنے کے فوراً بعد شعلوں میں گھر گیا تھا۔ اس پر سوار تمام 41 افراد بشمول عملے کے چار افراد جاں بحق ہوگئے تھے۔

ٹیک آف کرنے کے صرف دو منٹ بعد اس جہاز کا ریڈیائی رابطہ ملتان انٹرنیشنل ایئرپورٹ کے ایئر کنٹرول سے ٹوٹ گیا تھا۔ کھیت میں گرنے سے پہلے یہ جہاز بجلی سپلائی کے تاروں سے ٹکرا گیا تھا۔

جہاز کے کریش کا سبب پی آئی اے کے ذرائع کے مطابق انجن میں لگنے والی آگ بتایا گیا تھا۔ تاہم حکام نے اس حادثے کے بارے میں پھیلی ہوئی دہشت گرد کارروائی کے امکانات کو مسترد کر دیا تھا۔ چند عینی شاہدین کے مطابق اس جہاز کے ٹیک آف کرنے کے دوران ہی جہاز کے دائیں طرف سے شعلے نکلتے دیکھے گئے تھے۔

منگل کے دن ہونے والے اس حادثے میں روزنامہ جنگ کے نامہ نگار کے مطابق کوئی شخص اس جہاز کے ملبے سے زندہ نہیں نکالا گیا تھا۔ حادثے کے بعد پی آئی اے نے ایک خصوصی ٹیم تشکیل دی جس نے حادثے کے بعد صرف ایک ہفتے کے اندر اس حادثے کی تحقیقاتی رپورٹ پیش کرنا تھی۔ اسی دوران پی آئی اے کے ملازمین کی تنظیم نے اس حادثے کی ذمہ داری خود پی آئی اے کے منتظمین پر ڈال دی

پی آئی اے کے ملازمین نے منتظمین پر لگائے جانے والے الزامات میں بتایا کہ منتظمین انتہائی مختصر عملے کے ساتھ پی آئی اے کی پروازیں چلا رہے ہیں اور نااہل افراد کو خوشامد کی وجہ سے ترقیاں دی جاتی ہیں۔ اس کے علاوہ جہازوں کی دیکھ بھال کا کام بھی انتہائی کم معیار پر کرایا جاتا ہے۔

اس حادثے کے بعد پی آئی اے کی فضائی بیڑے میں موجود تمام فوکر طیاروں کو گراؤنڈ کر دیا گیا اور ان کی جگہ اے ٹی آر ایئر کرافٹس نے لے لی۔ پی آئی اے کے فیصل آباد

کے ڈسٹرکٹ منیجر نے فوراً جائے حادثہ پر پہنچ کر اس تمام علاقہ کا کنٹرول سنبھال لیا اور اس کے بعد پی آئی اے کے منیجنگ ڈائریکٹر بھی ملتان پہنچ گئے۔ یہ حادثہ ملتان کی فضائی تاریخ کا سب سے بڑا حادثہ تھا۔

اس حادثے کی تحقیقات پاکستانی روایات کے عین مطابق وزیراعظم کو پیش کر دی گئیں اور ان سے کبھی پردہ نہ اُٹھ سکا۔

2006ء برازیل میں ہونے والا فضائی تصادم

GOL ٹرانسپورٹیشن ایرویز فلائٹ 1907 ایک بوئنگ 737 طیارہ تھا جو اپنی شیڈول کے مطابق مسافر بردار پرواز پر مانوس، برازیل سے ریوڈی جنیرو جارہا تھا۔ 29 ستمبر 2006ء کو مقامی وقت کے مطابق 17:00 بجے دوران پرواز ایک ایمبیریر لیگیسی بزنس جیٹ طیارے سے برازیلی ریاست ماٹو گراسو کے اوپر ٹکرا گیا۔ اس تصادم کے بعد بوئنگ طیارہ فضا ہی میں پھٹ گیا اور اس پر سوار تمام 154 افراد بشمول مسافر اور عملے کے ارکان ہلاک ہو گئے۔ طیارے کا ملبہ ایک گھنے برساتی جنگل میں بکھر گیا۔ جبکہ ایمبیریر لیگیسی طیارے کو شدید نقصان پہنچا مگر وہ بحفاظت لینڈ کر گیا اور اس پر سوار تمام سات افراد بھی زخمی تک نہ ہوئے۔

اس حادثہ کے بعد برازیل کا سول ایوی ایشن کا محکمہ ایک شدید بحران کا شکار ہو گیا جو اس ملک کی فضائی تاریخ کا بدترین بحران تھا۔ اس سے پہلے 1992ء میں برازیل میں ایک فضائی حادثہ VASP فلائٹ 168 کو پیش آیا تھا جس میں 137 ہلاکتیں رونما ہوئیں تھیں۔

اس حادثے کی تفتیش دو اداروں نے کی جن میں سے ایک برازیلین ایئر فورس کی ایروناٹیکل ایکسیڈنٹس انویسٹی گیشن اور دوسرا پروینشن سنٹر اس کے علاوہ امریکی ادارے این ٹی ایس بی کو بھی تحقیقات میں شامل کیا گیا جس نے 10 دسمبر 2008ء کو فائنل تحقیقاتی رپورٹ پیش کی جس میں بتایا گیا تھا کہ اس حادثے کی وجوہات میں ایئر کنٹرولر کی غلطی اور امریکی پائلٹ کی غلطی شامل ہے۔ تاہم یہ بھی کہا گیا کہ ان دونوں طیاروں کے پائلٹس کو ایئر کنٹرولر نے غلطی سے ٹکراؤ کے راستے پر ڈال دیا تھا۔ اس لئے زیادہ بڑی غلطی ایئر کنٹرولرز کی ہے۔

برازیل کے معیاری وقت کے مطابق ٹھیک 17:00 بجے سے ذرا پہلے بوئنگ 737 اور ایمبیریر بزنس جیٹ تقریباً سیدھے ایک دوسرے سے فضا میں ٹکرا گئے اس وقت دونوں طیارے 37000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہے تھے اور برازیل کے دارالحکومت برازیلیا اور مانوس کے درمیان میں تھے۔ ان کا فاصلہ مانوس سے 750 کلومیٹر جنوب مشرق میں تھا۔

بوئنگ طیارے کو شدید اسٹرکچرل نقصان پہنچا، اس ٹکراؤ میں اس طیارے کا بائیں ونگ تقریباً آدھا اس سے الگ ہو گیا تھا۔ جس کے بعد اس طیارے نے ناک کے بل غوطہ کھایا اور یہ گھومتا ہوا زمین کی طرف آنے لگا۔ طیارے کے عبوری چکراؤ کی وجہ سے یہ طیارہ فضا ہی میں پھٹ گیا اور 120 میل کے علاقے میں اس کا ملبہ ایک برساتی جنگل میں بکھر کر پھیل گیا۔

ایمبیریر لیگسی جیٹ طیارے کے دائیں افقی سٹیبلائزر کو بھی شدید نقصان پہنچا مگر کسی نہ کسی طرح یہ طیارہ پرواز کرنے کے قابل رہا اور اس کے آٹو پائلٹ سسٹم کے ناکارہ ہو جانے کے باوجود یہ طیارہ ایک پولر ایئر فلائٹ کی ریڈیائی راہنمائی میں 160 میل دور واقع ایک برازیلین ایئر فورس بیس پر لینڈ کر جانے میں کامیاب ہو گیا اور یوں اس پر سوار ساتوں افراد بغیر زخمی ہوئے زندہ بچ گئے۔

ایمبیریر بزنس جیٹ طیارے پر سوار ایک صحافی جو شارکی نے نیویارک ٹائمز میں اس فضائی تصادم کا تجربہ سپرد قلم کرتے ہوئے لکھا کہ اس دن طیارہ بڑے خوشگوار انداز سے پرواز کر رہا تھا۔ وہ تصادم سے چند منٹ پہلے میں پائلٹ سے گپ شپ کرنے کے لیے کاک پٹ میں گیا پائلٹ نے بتایا کہ طیارہ بہترین صورت میں پرواز کر رہا ہے۔ طیارے کے کاک پٹ میں نصب آلات بتا رہے تھے کہ ہم 37000 فٹ کی بلندی پر پرواز کر رہے ہیں۔ پھر جیسے ہی میں واپس اپنی سیٹ پر لوٹا وہ قیامت خیز لمحہ آ پہنچا جب ان دونوں جہازوں میں دوران پرواز تصادم ہو گیا۔ جس میں ایمبیریر کی دم کا کچھ حصہ بھی اس سے الگ ہو گیا۔

جیسے ہی ایمبیریر طیارے نے کچمبو ایئر پورٹ بی اے ایف پر ایمرجنسی لینڈنگ کی برازیلی ایوی ایشن ایجنسی اے این اے سی کے حکام نے طیارے کے عملے کو گرفتار کر لیا اور ان سے ان حادثے کے بارے میں پوچھ گچھ کرنا شروع کر دی اس کے علاوہ اس طیارے کے دونوں بلیک باکس سی وی آر اور ایف ڈی آر اتار لیے اور انہیں اوٹاوہ کینیڈا بھیج دیا گیا تاکہ حادثے کی تفتیش میں ان سے مدد مل سکے۔ ادھر اس طیارے کے پائلٹ اور کو پائلٹ پر برازیلین کورٹ میں مقدمہ دائر کر دیا گیا۔ مگر بالآخر انہیں شخصی ضمانت پر امریکہ واپس جانے کی اجازت دی گئی۔ برازیلین ایئر فورس نے اپنے جہاز اور ہیلی کاپٹر جائے حادثہ کا سراغ لگانے اور امدادی کارروائی کرنے کے لئے بھجوائے۔ 30 ستمبر کو برساتی جنگل میں جائے حادثہ دریافت کر لی گئی۔ اس حادثہ میں بوئنگ طیارے کے مسافروں میں سے کوئی بھی زندہ نہیں بچا تھا۔ اس طیارے کے بلیک باکس بالآخر دریافت کر لیے گئے اور دو اکتوبر کو تفتیش کرنے والوں کو بھجوا دیے گئے۔ جن میں ریکارڈ گفتگو سے پتہ چلا کہ بوئنگ طیارے کا ٹریفک کولیزن اوائیڈینس سسٹم کام نہیں کر رہا تھا اور نہ ہی طیارے کے کاک پٹ کا عملہ بصری طور پر دوسرے طیارے کو اپنی طرف بڑھتے ہوئے دیکھ سکا تھا۔ اس کے علاوہ بعد ازاں یہ بھی پتہ چلا کہ دونوں طیاروں کے آٹومیٹک سسٹم بھی ایک دوسرے کا سراغ لگانے میں ناکام رہے تھے۔

2007 موگادیشو کا حادثہ

23 مارچ 2007 کو ایک ٹرانس TRANSAVIA AEXPORA AIRLINE کا ILYUSHIN 11-76 روسی ساختہ طیارہ جنگ موگادیشو 2007 کے دوران موگادیشو صومالیہ کے مضافات میں حادثے کا شکار ہو گیا، اسی طیارے میں امدادی سامان اور کچھ انجینئر سوار تھے۔ بیلا روس کی وزارت برائے ٹرانسپورٹ کے ایک ترجمان کے مطابق یہ طیارہ مار گرایا گیا تھا، تاہم صومالیہ کی حکومت نے اس طیارے کی تباہی کو ایک حادثہ قرار دیا تھا، اس حادثہ میں اس طیارے پر سوار تمام 11 افراد جاں بحق ہو گئے تھے۔

اس حادثے میں تباہ ہونے والا طیارہ ایک روسی ساختہ کارگو ایئر کرافٹ ILYUSHINA 11-76 تھا یہ طیارہ امدادی سامان لے جا رہا تھا اور اسے یوگنڈا امن تنظیم AMISON برائے امن موگادیشو نے چارٹر کیا تھا، اس طیارے کا عملہ جو چار ارکان پر مشتمل تھا بیلا روس سے تعلق رکھتا تھا، اس طیارے پر سوار 4 مسافر ایوی ایشن انجینئر تھے جو اسی قسم کے ایک طیارے کی مرمت کے لئے لے جائے جا رہے تھے، یہ طیارہ 14 دن پہلے ایک حملے کا شکار ہو گیا تھا، وہ یوگنڈہ کے امن قائم کرنے والے دستوں کو لے جا رہا تھا اس طیارے پر ایک راکٹ پروپیلڈ گرنیڈ سے حملہ کیا گیا تھا جس کے بعد اس نے کامیابی سے ایمرجنسی لینڈنگ کر لی تھی، تاہم صومالی حکومت نے ان دونوں روسی طیاروں پر کیے گئے، حملوں سے چشم پوشی کرتے ہوئے انہیں خرابی کی وجوہات کی بناء پر وقوع پذیر ہونے والے حادثات قرار دیا تھا، موخرالذکر طیارے پر زیادہ تر سامان پہلے روسی ساختہ کے شکار ہونے والے طیارے کی مرمت کے لئے لے جایا جا رہا تھا پہلا طیارہ 6 پرواز کے قابل نہیں رہا تھا، اس لیے روسی ایئر لائنز اس کے قابل استعمال حصوں کو دوسرے اسی ساخت کے طیاروں میں فالتو پرزوں کے طور پر استعمال کرنا چاہتی تھی، پہلے روسی طیارہ کے متعلق انٹرنیٹ پر یہ افواہ بھی موجود تھی کہ وہ یوگنڈا کے لڑاکا دستوں کے لیے گاڑیاں لے جا رہا تھا۔

صومالیہ کے وزیر داخلہ محمد محمود گولڈ کے مطابق دوسرے روسی طیارے نے موگادیشو انٹرنیشنل ایئرپورٹ سے تقریباً 5 بجے ٹیک آف کیا تھا، اور جیسے ہی یہ طیارہ 10000 فٹ کی بلندی پر پہنچا اس کے پائلٹ نے ایئر کنٹرولر موگادیشو کو ریڈیو پر بتایا تھا کہ اس طیارے کے انجن نمبر 2 میں کچھ خرابی واقع ہو گئی ہے اس لیے وہ موگادیشو ایئرپورٹ پر واپس لینڈ کرنا چاہتا ہے، یہ طیارہ واپس

ایمرجنسی لینڈنگ کرنا ہی چاہتا تھا کہ دھماکے سے اس طیارے کا ایک ونگ اس سے الگ ہو کر سمند میں گر گیا' جبکہ باقی طیارے میں آگ لگ گئی اور وہ ساحل پر نیچی پرواز کرتا ہوا تباہ ہو گیا۔

اس طیارے کا ملبہ کولووین KULUWEYNE نامی مقام کے ایک کھیت میں گرا تھا' رائٹر کے رپورٹروں کے مطابق جنہوں نے جائے حادثہ کا دورہ کیا تھا کہ اس طیارے کا ملبہ ایک فٹ بال گراؤنڈ جتنے وسیع علاقے میں بکھرا پڑا تھا اور اس کے گرنے سے اس علاقے میں کچھ مویشی بھی ہلاک ہو گئے تھے' رائٹر کے رپورٹروں کے مطابق اس طیارے پر سوار دس افراد کی لاشیں بھی وہاں پڑی ملیں تھی' جبکہ اس طیارے پر سوار گیارہواں فرد زخمی حالت میں پایا گیا تھا اور ہسپتال لے جانے پر دم توڑ گیا تھا۔

اس طیارے کے حادثہ سے موگادیشو ایئرپورٹ کی معمول کی پروازوں کو کوئی فرق نہیں آیا تھا' اور صومالیہ کے وزیر اعظم بھی عرب لیگ کے اجلاس میں شرکت کے لئے اگلے دن سعودی عرب روانہ ہوئے تھے۔

ایک صومالی شہری کے بیان کے مطابق وہ اس حادثے کا چشم دید گواہ تھا اور اس نے حادثے سے ذرا پہلے ایسی آواز سنی تھی جو زمین سے فضا میں مار کرنے والے میزائل کے داغے جانے کی آواز تھی۔ اسی گواہ کے مطابق اس نے اپنی آنکھوں سے اس طیارے کو نیچی پرواز کرتے ہوئے راکٹ لگ کر زمین پر گرتے ہوئے دیکھا تھا۔ ایک اخباری نمائندے کے مطابق اس علاقے میں یہ افواہ بھی پھیلی ہوئی تھی کہ یہ میزائل ایک کشتی سے داغا گیا تھا یہ میزائل اس طیارے کو 500 فٹ کی بلندی پر لگا تھا۔

صومالیہ کے حکام نے پہلے تو یہ بیان دیا کہ اس حادثہ کا سبب نامعلوم تھا پھر اس کے بعد اس حادثے کو ٹیکنیکل خرابی قرار دیا گیا تھا اور اس کے مار گرائے جانے کی تردید کر دی تھی' اگرچہ کسی تنظیم نے اس طیارے کے مار گرانے کی ذمہ داری تو قبول نہیں کی تھی مگر ایک اسلامی ویب سائٹ نے اس طیارے کو میزائل کا نشانہ بنائے جانے کی خبر شائع کی تھی اور تصدیق کی تھی۔ صومالیہ کی فوج کے دستے اس علاقے کی حفاظت کے لئے مامور بھی کر دیئے گئے تھے۔ بیلاروس کی حکومت نے اپنی ایئر لائن کو ہدایات جاری کیں کہ صومالیہ کے لیے کوئی پرواز نہ روانہ کی جائے۔

2012ء میں ایک ڈینش فوٹوگرافر جان گرایرپ نے موگادیشو کی کچھ تصویر شائع کرائیں تھی جن میں دکھایا گیا تھا کہ اس فضائی حادثے کے 5 سال بعد تک موگادیشو کی گلیوں میں اس روسی طیارے کی باقیات دیکھی جا سکتی تھیں۔

2008 برٹش ایئر ویز فلائٹ 38

برٹش ایئر ویز کی فلائٹ 38 بیجنگ کیپٹل انٹرنیشل ایئر پورٹ سے ہیتھرو انٹرنیشل ایئر پورٹ لندن جانے والی شیڈولڈ پرواز تھی اس پرواز کو 17 جنوری 2008 کو اپنی منزل پر پہنچ کر ایندھن ختم ہوجانے کی وجہ سے رن وے کے باہر ہی ایمرجنسی طور پر لینڈنگ کرنا پڑی' یہ پرواز 5000 میل کا سفر طے کر کے چین سے برطانیہ پہنچی تھی۔ کرش لینڈنگ کرنے کے بعد اس طیارے پر کوئی موت واقع نہ ہوئی تاہم 47 افراد زخمی ہوئے اور ایک شخص شدید زخمی ہوا تھا۔ یاد رہے یہ طیارہ پہلا بوئنگ 777 تھا جو حادثہ کا شکار ہوا تھا۔

اس حادثہ کی جو وجوہات بتائی گئیں وہ اس طیارے کے ایندھن ٹینک میں برف کی قلموں کا جم جانا تھا جس کی وجہ سے اس کے انجنوں کو ایندھن کی سپلائی رک گئی تھی' بوئنگ کمپنی نے اس طیارے کے رولز رائس انجنوں میں F O H E سسٹم میں خرابی بتائی تھی FUEL OIL HEATEXCHANGER سسٹم طیارے کے انجنوں کو ایندھن مناسب درجہ حرارت پر مہیا کرتا ہے۔ اس حادثے کے بعد رولز رائس انجن بنانے والی کمپنی نے اس سسٹم کو مزید بہتر بنایا تھا جس کے بعد EASA نے تمام متاثرہ طیاروں کے یہ سسٹم تبدیل کرنے کا فیصلہ کیا تھا' ادھر بوئنگ کمپنی نے اپنے 777 ماڈل کے طیاروں میں IPRATE WHITNEY انجن نصب کرنا شروع کر دیئے تھے جن میں ایندھن جم جانے کا خطرہ نہیں تھا' بوئنگ 777 طیارے کے دو ITRENT 800 انجن نصب تھے اس طیارے میں 216 مسافر بیٹھنے کی گنجائش ہوتی ہے۔

فلائٹ 38 بیجنگ سے لندن جانے کے لیے جو روٹ استعمال کرتی تھی اس میں یہ دنیا کے تین سرد ترین خطوں' منگولیا' سائبریا اور سکینڈے نیویا پر سے گزرتی ہوئی برطانیہ پہنچتی تھی' اس دوران یہ پرواز 34800 فٹ سے 40 ہزار فٹ کی بلندی پر پرواز کرتی تھی' اس دوران یہ منفی 74- کے درجہ حرارت کی یخ بستہ فضاؤں سے گزرتی تھی اس درجہ حرارت پر ایندھن جم جانے کا شدید خطرہ موجود رہتا ہے جبکہ ایندھن کو مائع حالت میں رکھنے کے لئے 34C درجہ حرارت ضروری ہے۔ بوئنگ 777 کے ایندھن ٹینک میں اگرچہ ایندھن مکمل طور پر نہیں جما تھا مگر اس میں موجود پانی نے برف کی قلموں کی شکل اختیار کر لی تھی۔ ایندھن کے انجنوں تک پہنچنے میں رکاوٹ کو سب سے پہلے جہاز کے عملے نے جہاز کے رن وے پر لینڈ کرنے سے پہلے دو میل کے

فاصلے اور 720 فٹ کی بلندی پر محسوس کیا' انجن ایندھن کی کمی کا شکار ہونے کی وجہ سے صحیح طور پر کام نہیں کر رہے تھے۔ 150 فٹ کی بلندی پر آٹو پائلٹ سسٹم کو آف کر کے جہاز کا کنٹرول کو پائلٹ نے سنبھال لیا' اس دوران کیپٹن نے جہاز کے فلیپس FLAPS کو 30 سے 25 ڈگری پر کر دیا تاکہ جہاز مزید نیچے آ سکے مگر ایندھن کی کمی کی وجہ سے جہاز کے دونوں انجن فیل ہو گئے اس کے بعد یہ جہاز ایک پر ہجوم شاہرہ پر سے گزرتا ہوا ایندھن کی کمی کی وجہ سے رن وے سے 890 فٹ پہلے ایک گراسی میدان میں لینڈ کر گیا' لینڈ کرنے سے چند سیکنڈ پہلے پائلٹ نے کنٹرول ٹاور کو اپنی ایمرجنسی لینڈنگ سے آگاہ کر دیا تھا۔ زمین کو ٹچ کرتے ہوئے زمین کے ناہموار ہونے کی وجہ سے جہاز کی نوز NOSE کے نیچے والا لینڈنگ گیئر بیٹھ گیا جبکہ بائیں طرف والا لینڈنگ گیئر جہاز کے ونگ میں جا گھسا' جہاز رن وے کے آغاز تک پہنچ کر بالآخر گر گیا' مگر اس کے ایندھن ٹینکوں سے تیل بڑی مقدار میں بہنے لگا تھا' تاہم جہاز میں آگ نہیں لگی' اس ساری جدوجہد میں عملے کے چار ارکان اور آٹھ مسافروں کو ہلکی پھلکی چوٹیں آئیں جبکہ ایک مسافر شدید زخمی ہو گیا۔

جہاز کے لینڈ کرتے ہی لندن ایمبولینس سروس نے 9 ایمبولینس اور تین تیز رفتار کاریں امدادی کارروائی کے لئے بھجوا دیں' اس حادثے کے فوراً بعد ہتھیرو ایئرپورٹ پر کچھ وقت کے لئے پروازوں کے لینڈ کرنے اور ٹیک آف کرنے کا سلسلہ روک دیا گیا جس کی وجہ سے بہت سی پروازیں تاخیر کا شکار ہو گئیں۔

اس حادثے کی تحقیقات امریکی ادارے NTSB اور برطانیہ کے ادارے AAIB دی ایئر انویسٹی گیشن برانچ نے کی۔ دونوں اداروں کو تفتیشی رپورٹ مرتب کرنے میں دو سال کا عرصہ لگا۔ فائنل رپورٹ 9 فروری 2010 کو پیش کی گئی جس میں بتایا گیا کہ جہاز کے انجنوں کی کارکردگی ایندھن ٹینک برف کی قلمیں جم جانے کی وجہ سے ہوئی تھی۔ اس قسم کے حادثات سے بچنے کے لئے سفارشات بھی مرتب کی گئیں جن کی روشنی میں رولس رائس کمپنی نے اپنے انجنوں میں ایندھن سپلائی سسٹم میں تبدیلیاں کیں اور رولز رائس انجنوں والے تمام سروس میں موجود ہوائی جہازوں میں نیا ایندھن سپلائی سسٹم نصب کر دیا۔

2009ء یو ایس ایئر ویز فلائٹ 1549

پرندوں کے جھنڈ سے ٹکرا گئی

یو ایس ایئر ویز کی فلائٹ 1549 لاگارڈیا ایئر پورٹ نیویارک سے چارلٹ نارتھ کیرولینا جانے والے ڈومیسٹک پرواز تھی جو 15 جنوری 2009 کو ایک ایئر بس A320 طیارے پر مشتمل تھی یہ طیارہ دوران پرواز کینیڈا کی مرغابیوں کے ایک جھنڈ سے ٹکرا گیا۔ اس وقت یہ طیارہ ابتدائی طور پر فضا میں بلند ہو رہا تھا جس کے بعد اس طیارے کے انجن بند ہو گئے اور یہ طیارہ مڈ ٹاؤن مین ہٹن کے قریب دریائے ہڈسن میں گر گیا۔ اس حادثے کو امریکہ کی فضائی تاریخ میں ''دریائے ہڈسن پر معجزہ بھی کہا جاتا ہے۔

پرندوں کا یہ جھنڈ اس طیارے سے نیویارک ایئر پورٹ کے نزدیک واقع دریائے ہڈسن پر مشہور پل جارج واشنگٹن برج کے قریب اس وقت ٹکرایا تھا جب اس طیارے کو ٹیک آف کے لئے صرف تین منٹ ہوئے تھے۔ پرندوں کے جھنڈ سے ٹکرانے کی وجہ سے جہاز کے انجن اچانک بند ہو گئے جب جہاز کے عملے نے اس جہاز کو کسی قریبی ایئر پورٹ تک پہنچنے کے قابل نہیں پایا تو انہوں نے اس جہاز کا رخ دریائے ہڈسن کی طرف موڑ دیا اور جہاز کو دریا کے بہاؤ کے ساتھ ساتھ گلائیڈ کرتے ہوئے آخر طیارہ پانی کی سطح پر اتار دیا۔ یہ طیارہ پانی کی سطح پر یو ایس انٹر پیڈ میوزیم US INTERPID MUSEUM کے قریب اتر گیا۔ جہاز پر سوار تمام 155 افراد کو با حفاظت اس ڈوبتے ہوئے جہاز سے نکال لیا گیا۔ جہاز پانی کی سطح سے ٹکرانے کے باوجود بالکل صحیح وسالم رہا۔ اس کے کچھ حصے پانی پر اترتے ہوئے ڈوب گئے تھے بعد ازاں آہستہ آہستہ یہ طیارہ دریا میں ڈوب گیا۔

اس طیارے کی دریائے ہڈسن پر اس ایمرجنسی لینڈنگ کی وجہ سے اس طیارے کے پورے عملے کو میڈلوں اور اعزازات سے نوازا گیا۔

15 جنوری 2009ء کو یو ایس ایئر ویز کی فلائٹ 1549 کو دوپہر 3:24 منٹ پر لاگارڈیا ایئر پورٹ کے رن وے نمبر 4 سے ٹیک آف کرنے کی اجازت دی گئی تھی۔ جہاز کے عملے نے فضاء میں بلند ہونے کی بعد ابتدائی رپورٹ 3:25 منٹ پر کی اس وقت کی جب یہ جہاز

700 فٹ کی بلندی پر پہنچ گیا تھا۔ اس طیارے پر 150 مسافر اور عملے کے پانچ ارکان سوار تھے۔ اس طیارے کو 57 سالہ کیپٹن جیسلے بی سلی اڑا رہا تھا۔

ایئر بس A320 میں ایک خصوصی بٹن بھی رکھا گیا تھا جس کے دباتے ہی طیارے کی زیرین سطح کے تمام سوراخ یا روشندان بند ہو جاتے تھے کیپٹن نے یہ بٹن طیارے کو پانی کی سطح پر اتارتے ہوئے دبا دیا تھا۔

طیارے کے ٹیک آف کرنے کے دوران طیارے کا کنٹرول فرسٹ آفیسر سکلز SKILES نے سنبھالا ہوا تھا۔ 3:25 منٹ پر طیارے کے فضا میں بلند ہوتے ہی فرسٹ آفیسر کو سب سے پہلے پرندوں کا جھنڈ نظر آیا تھا جو طیارے کی طرف بڑھ رہا تھا طیارے کے FDR کے مطابق پرندوں کا یہ جھنڈ 3:27 منٹ پر طیارے سے ٹکرا گیا۔ اس وقت یہ جہاز 2818 فٹ کی بلندی پر پہنچ کر مزید بلند ہو رہا تھا اور اس وقت یہ رن وے سے 5.4 میل کے فاصلے پر پہنچ چکا تھا۔ 3:30 پر جہاز کے بلندی پیما اس کی بلندی 3060 فٹ کی بلندی بتا رہے تھے۔ وہ 24:36:3 پر فلائٹ 1549 نے نیو یارک ایئر کنٹرول کو بتایا کہ پرندوں کے جھنڈ سے ٹکرانے کے بعد جہاز کے دونوں انجنوں کے فیل ہو جانے کی وجہ سے وہ واپس لاگارڈیا ایئر پورٹ کی طرف نہیں لوٹ سکتے۔ مسافروں نے دو انجنوں۔ میں دھماکوں کی آوازیں بھی سنیں اور دونوں انجنوں میں آگ لگ گئی جس کے بعد انجن بند ہو گئے اور مسافروں کے کیبن میں بغیر جلے ہوئے ایندھن کی بو پھیل گئی ایئر کنٹرولر کے پائلٹ کو طیارے کے واپس لاگارڈیا ایئر پورٹ لانے کے اصرار پر کیپٹن نے اسے بتایا کہ وہ تیزی سے بلندی کھو رہے ہیں اور دریائے ہڈسن پر اترنے پر مجبور ہو چکے ہیں۔

پھر طیارے کو دریا کی سطح پر اتارنے سے 90 سیکنڈ پہلے کیپٹن نے اعلان کیا کہ ہم طیارے کو ایمرجنسی طور پر دریائے ہڈسن پر لینڈ کر رہے ہیں آپ سب خواتین وحضرات اس کے لیے تیار ہو جائیں۔ 3:31 منٹ پر جہاز نے اپنی یہ 6 منٹ کی پرواز ختم کر دی اور 150 میل فی گھنٹے کی رفتار سے دریائے ہڈسن کے شمالی حصے کے عین درمیان میں کیپٹن نے ہنگامی حالت میں اس کو اتار دیا۔ NTSB کے ایک ترجمان نے اس حادثے کے اگلے دن پریس کانفرنس کرتے ہوئے کہا کہ دریا۔ کی سطح پر یہ پورے امریکہ کی فضائی تاریخ کی کامیاب ترین ہنگامی لینڈنگ تھی۔ اس جہاز کا عملہ اچھی طرح جانتا تھا کہ وہ کیا کرنے جا رہے ہیں اور ان کی اسی مہارت کی وجہ سے اس فضائی حادثے میں کسی انسان کی زندگی ضائع نہیں ہوئی۔

جہاز کے پانی میں اترتے ہی کیپٹن نے اپنے عملے کو ڈوبتے ہوئے جہاز سے مسافروں کو نکالنے کا حکم دیا۔ اور عملے نے 150 مسافروں کو جہاز کے ہنگامی دروازوں سے نکالنا شروع کر دیا۔ اسی دوران جب جہاز کے اگلے ہنگامی دروازوں سے مسافروں کا نکالا جا رہا تھا ایک خوفزدہ مسافر نے جہاز کا عقبی دروازہ کھول دیا جس کی وجہ سے جہاز میں تیزی سے پانی بھرنے لگا ایک فلائٹ اٹینڈنٹ نے اس دروازے کو بند کرنے کی کوشش کی مگر پانی کے تیزی سے اندر آنے کی وجہ سے کامیاب نہ ہو سکا۔ ایک مسافر جو وہیل چیئر استعمال کر رہا تھا اس نے سب مسافروں کو نکالے جانے کے بعد دو مرتبہ جہاز کے کیبن کا چکر لگایا اور چیک کیا کہ کہیں کوئی مسافر کیبن میں پھنسا ہوا تو نہیں رہ گیا۔

دریائے ہڈسن میں چلنے والی فیریوں نے جب ہوائی جہاز کو دریا کی سطح پر لینڈ کرتے ہوئے دیکھا تو وہ فوراً امدادی کاروائی کے لیے آگے بڑھیں ان فیریوں میں سب سے پہلی فیری تھامس جیفرسن نامی فیری تھی۔ اس طرح جہاز کے پانی کی سطح پر اترنے کے صرف چار منٹ بعد ہی امدادی کاروائیاں شروع ہو گئیں تھیں۔ اس حادثے میں صرف پانچ مسافر شدید زخمی ہو گئے 17 جنوری کو اس جہاز کو دریا سے نکال لیا گیا۔ پانی پر اترتے ہوئے اس جہاز کا بائیں طرف کا انجن اس سے علیحدہ ہو کر دریا کی تہہ میں بیٹھ گیا تھا۔ چند دن کی تلاش کے بعد اس انجن کو بھی 65 فٹ گہرائی سے نکال لیا گیا۔

اس حادثے میں مسافروں کا سارا دن ضائع ہو جانے کی وجہ سے یو ایس ایئرویز نے 500 ڈالر فی مسافر معاوضہ ادا کیا۔

21 جنوری کو یو ایس ایئرویز نے جہاں ہے جیسا ہے کی بنیاد پر اس جہاز کو نیلام کرنے کا اعلان کیا تاہم اس نیلام میں جہاز کے انجن شامل نہیں کئے گئے تھے۔ اس جہاز کو شمالی کیرولینا کے ایک میوزیم نے خرید لیا تھا۔ اس طیارے کے حادثے کی تفتیش کے دوران NTSB کو اس طیارے کے بائیں انجن سے ایک پرندے کا پر اور پرندوں کے کٹے پھٹے اعضاء ملے جن کے DNA ٹیسٹ کے بعد ان کی شناخت CANADA GEESE کے طور پر کی گئی۔

2010 مارگلہ ہلز کا سانحہ

ایئر بلیو فلائٹ 202 ایک مسافر بردار ڈومیسٹک شیڈولڈ فلائٹ تھی جو کراچی سے اسلام آباد پہنچی تھی۔ 28 جولائی 2010 کو یہ فلائٹ اسلام آباد کے نزدیک واقع مارگلہ ہلز میں گر کر تباہ ہوگئی اور اس پر سوار تمام 146 مسافر اور عملے کی 6 ارکان جاں بحق ہوگئے یہ پاکستان کی فضائی تاریخ کا سب سے بڑا حادثہ تھا جس میں 152 افراد ہلاک ہوگئے تھے یہ فلائٹ ایک ایئر بس A321 طیارہ تھا۔ یہ ایئر بس A321 کا بھی پہلا حادثہ تھا۔ ایئر بلیو پاکستان کی دوسری بڑی ایئر لائن ہے۔ حادثے کے وقوع پذیر ہونے کے وقت یہ ایئر لائن ایئر بس فیملی کے سات طیارے سروس میں رکھے ہوئی تھی۔

ایئر بلیو فلائٹ 202 نے کراچی سے پاکستان کے معیاری وقت کے مطابق صبح 7:50 منٹ پر ٹیک آف کیا تھا۔ ابتدائی رپورٹوں کے مطابق بینظیر بھٹو انٹرنیشنل ایئر پورٹ اسلام آباد سے اس پرواز کا رابطہ 9:43 منٹ پر ٹوٹ گیا تھا۔ اس وقت یہ پرواز لینڈ کرنے میں 13 منٹ تاخیر کا شکار ہو چکی تھی۔ موسم کی خرابی کی وجہ سے ایئر کنٹرولر نے اس طیارے کو فضا میں چکر لگاتے ہوئے لینڈ کرنے کے لئے 30 منٹ کا انتظار کرنے کا کہا تھا۔ یہ پرواز جنوب مشرقی سمت سے اسلام آباد پہنچی تھی۔ پاکستانی حکام کے مطابق پائلٹ نے جہاز تباہ ہونے سے پہلے کسی قسم کا ایمرجنسی سگنل نشر نہیں کیا تھا۔

ایک چشم دید گواہ کے مطابق جو سیر کے لیے گھر سے نکلا تھا، جہاز فضا میں توازن کھو بیٹھا اور پھر اس نے دیکھا کہ جہاز نیچے گر رہا ہے کئی دوسرے گواہوں کے مطابق جہاز اپنے معمول سے بہت کم بلندی پر آ گیا تھا۔ اور اس کا رخ بھی ایک پہاڑ کی طرف تھا ایک اور گواہ کے مطابق اس کے تین یا چار منٹ بعد ایک شدید دھاکہ کہ آواز سنائی دی اور وہ پہاڑ سے ٹکرا گیا ایک اور گواہ کے مطابق یہ جہاز صرف چار منزلہ عمارت کی بلندی پر پرواز کر رہا تھا جیسے ہی جہاز دائیں طرف مڑا یہ ایک پہاڑ سے ٹکرا گیا اور اس سے آگ کے شعلے اور دھواں نکلتا دکھائی دیا۔

جہاز کا ملبہ دامن کوہ کے نزدیک اسلام آباد کے باہر بکھرا ہوا ملا تھا۔ اس حادثے سے بے نظیر ایئر پورٹ اسلام آباد پر جو موسمیاتی رپورٹ موجود تھی اس کے مطابق ہوا شمال سے مشرق کی سمت میں 50 ڈگری پر 16 ناٹ کی رفتار پر چل رہی تھی۔ اس علاقے میں گہرے بادل چھائے

ہوئے تھے اور بارش ہو رہی تھی۔ کچھ بادل 3000 ہزار فٹ کی بلندی تک نیچے آئے ہوئے تھے۔ اس علاقے کا درجہ حرارت 24 سنٹی گریڈ تھا۔

حادثے کے متعلق ابتدائی رپورٹوں میں بتایا گیا تھا کہ تقریباً 40 افراد زخمی حالت میں زندہ بچے ہیں دوپہر کے بعد کی اطلاعات میں بتایا گیا کہ تقریباً 5 یا 6 آدمی بچا لیے گئے ہیں۔ پھر وزیر داخلہ رحمان ملک نے پریس کانفرنس کرتے ہوئے دوپہر کو بیان دیا کہ اس حادثے میں کوئی شخص زندہ نہیں بچ سکا۔ اس حادثے میں کراچی سے تعلق رکھنے والی کئی اہم شخصیات جان بحق ہوگئیں تھیں۔ 146 مسافر اور عملے کے چھ ارکان سب کے سب ہلاک ہو گئے تھے۔

ایک مقامی پولیس آفیسر کے بیان کے مطابق یہ جہاز مارگلہ میں ایسے مقام پر گرا تھا جہاں سے دھواں اٹھتا ہوا دکھائی دیتا تھا۔ مگر وہاں تک پہنچنا مشکل کام تھا۔ اس جگہ تک کوئی پختہ سڑک نہیں جاتی تھی اور یہ پہاڑیوں سے گھرا ہوا مقام تھا۔ 10:30 منٹ پر ایک آرمی ہیلی کاپٹر جائے حادثہ کا معائنہ کرنے کے لیے پہنچا مگر لینڈ نہ کر سکا 152 افراد جو اس جہاز میں سوار تھے ان کے مرنے کی تصدیق ہو گئی تھی۔

شروع میں اگرچہ اس حادثے میں زندہ بچنے والے افراد کے متعلق متضاد رپورٹیں دی گئیں تاہم بعد ازاں یہ غلط ثابت ہوئیں ایک شخص جو جہاز کے تباہ ہونے کے مقام پر موجود تھا اس کے مطابق تمام انسانی لاشیں جہاز کی تباہی کے ساتھ ہی بری طرح کچلی گئیں تھیں اور جہاز میں آگ لگ جانے کی وجہ سے جل بھی گئیں تھیں۔

پاکستان سول ایوایشن نے نومبر 2011 میں اس حادثے کی تفتیشی رپورٹ میں لکھا تھا کہ اس حادثے کی وجوہات میں کاک پٹ میں موجود عملے کی پروفیشنل صلاحیتوں کی کمی اور خراب موسم شامل تھے۔ سب سے بڑھ کر یہ کہ کیپٹن نے ایئر کنٹرولر کی ہدایات پر درست طور پر عمل نہیں کیا تھا اس کے علاوہ اس نے جہاز میں نصب آلات کی طرف سے دیں گئیں وارننگ کو بھی نظر انداز کر دیا تھا۔

2011ء لوکوموٹو یاروسلافل کا فضائی سانحہ

LOKOMOTIVE YAROSLAVL DISASTER

لوکوموٹو یاروسلافل کا سانحہ YAK SERVICE شام 4:05 بجے بدھ 7 ستمبر 2011 کو اس وقت پیش آیا جب YARKOLEV روسی فضائی کمپنی کا ایک طیارہ لوکوموٹو یاروسلافل آئس ہاکی ٹیم کے کھلاڑیوں اور کوچنگ سٹاف کو لے جاتے ہوئے فضا میں بلند ہونے سے پہلے رن وے سے پھسل گیا تھا اور ایک کھمبے سے ٹکر کرا آگ لگ جانے سے تونوشاTUNOSHANA ایئرپورٹ سے دو کلومیٹر کے فاصلے پر تباہ ہو گیا تھا اس حادثے میں اس طیارہ پر سوار 45 افراد میں سے 43 افراد ہلاک ہو گئے تھے زندہ بچنے والے دو افراد میں سے ایک الیکزینڈر گالموف ہسپتال میں ایک دن بعد دم توڑ گیا اور صرف ایک شخص اس حادثہ سے جانبر ہوا تھا۔

لوکوموٹو یاروسلافل روس کی سب سے بہتر آئس ہاکی لیگ، کنٹینینٹل ہاکی کی لیگ کی ایک رکن ٹیم تھی جو 12-2011 کے ہائی سیزن میں کھیلنے کے لئے منسک MISNK بیلا روس جا رہی تھی اس ٹیم کے کھلاڑیوں کا تعلق چار کھلاڑیوں کے سوا مین ٹیم سے تھا۔ اس سانحہ کے بعد لوکوموٹو یاروسلافل ٹیم نے 2011 کے ہاکی سیزن میں شرکت نہیں کی تھی۔

تونوشا ایئرپورٹ پر 7 ستمبر کو موسمی حالات بہتر بتائے گئے تھے اور ایک میل کی دوری تک آسانی سے دکھائی دے رہا تھا اور ہوا 11 کلومیٹر فی گھنٹے کی رفتار سے چل رہی تھی۔ YAK SERVICE YARK42D ایئر کرافٹ رن وے نمبر 05/23 میں داخل ہوا اور اسے ٹیک آف کرنے کی اجازت مل گئی اس نے ٹیک آف کے لئے 230 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار کر لی مگر وہ فضا میں بلند ہونے میں ناکام رہا اور 9800 فٹ طویل رن وے سے 480 میٹر آگے نکل گیا اور فضا میں بلند ہوتے ہی رن وے سے 490 میٹر کے فاصلے پر واقع ایک بیکن ٹاور سے ٹکرا گیا اس وقت یہ طیارہ فضا میں صرف 6 میٹر یا 20 فٹ زمین سے بلند ہوا تھا۔

ٹاور سے ٹکرانے کے بعد طیارے نے بائیں طرف پلٹا کھایا اور دریا کے کنارے تباہ ہو گیا اس کی دم والا حصہ علیحدہ ہو کر دریا میں جا گرا جبکہ فیوزلاج کے ٹکڑے دریا کے کنارے پر بکھر گئے طیارے کے تباہ ہونے کا مقام رن وے سے تقریباً 2 کلومیٹر کے فاصلے پر تھا۔

عینی شاہدوں کے مطابق طیارہ ٹاور سے ٹکرانے کے بعد شعلوں میں گھر گیا تھا اور اسی

ٹکر کے بعد طیارے کا رخ بدل گیا تھا جو بائیں سمت میں بتایا جاتا ہے۔ پلٹا کھانے کے بعد یہ طیارے 20 فٹ کی بلندی سے گر کر زمین سے ٹکرایا تھا ایک اور چشم دید گواہ کے مطابق اس طیارے کے انجن تباہ ہونے سے کچھ دیر پہلے خاموش ہو گئے تھے ایک اور رپورٹ کے مطابق آخری لمحوں میں یہ طیارہ کچھ درختوں سے بھی ٹکرایا تھا ایک اور رپورٹ کے مطابق زمین سے ٹکرانے سے پہلے ہی یہ طیارہ دو ٹکڑوں میں منقسم ہو گیا تھا۔

ریڈیو بیکن ٹاور پر لگے ہوئے ایک کیمرے نے جو سیکورٹی کیمرہ تھا اس طیارہ کو ہائی سپیڈ سے ٹاور کی طرف بڑھتے ہوئے ویڈیو بنالی تھی طیارے کے ٹاور سے ٹکرانے کے مقام سے طیارے کے کچھ ٹوٹے ہوئے حصے ملے تھے۔

یہ یاکولیف یاک 42D طیارہ روسی طیارہ ساز ادارے نے 1993ء میں بنایا تھا اور یہ 18 سال سے سروس میں تھا۔

اس حادثے کے بعد روسی صدر نے اس حادثے میں ہلاک ہونیوالے افراد کے عزیزوں کو تعزیت کا پیغام بھیجا اور دیگر یورپی ملکوں سے بھی پیغام تعزیت وصول ہوئے تھے۔

بھوجا ایئر فلائٹ 213 2012ء

بھوجا ایئر فلائٹ 213 ایک شیڈولڈ ڈومیسٹک فلائٹ تھی جو بوئنگ 737 طیارے پر مشتمل تھی۔ 20 اپریل 2012 کو یہ فلائٹ جناح ٹرمینل کراچی سے روانہ ہوئی اور بے نظیر انٹر نیشنل ایئر پورٹ اسلام آباد پہنچنے پر تباہ ہو گئی اس پر سوار تمام 121 مسافر اور عملے کے 6 ارکان جاں بحق ہو گئے۔ یہ پرواز بھوجا ایئر کی اس روٹ پر افتتاحی پرواز تھی۔

بوئنگ 737 جو اس حادثے میں تباہ ہوا 13 دسمبر 1984 کو پہلی مرتبہ فضا میں بلند ہوا تھا اور برٹش ایئر ویز کی سروس میں 1999 تک رہا تھا اس سال اس جہاز کو کومیر ایئر لائن ساؤتھ افریقہ کو دے دیا گیا جس نے اس طیارے کو 2010ء میں فارغ کر دیا تھا اور بھوجا ایئر پاکستان نے خرید لیا تھا۔

20 اپریل 2012ء کو بھوجا ایئر نے جناح انٹرنیشنل ایئر پورٹ کراچی سے بے نظیر انٹرنیشنل ایئر پورٹ اسلام آباد کے لئے ایک نئی شام کی پرواز کا افتتاح کیا۔ یہ بھوجا ایئر کی 12 سال میں پہلی شام کی پرواز تھی۔ بھوجا ایئر مالی مسائل کی وجہ سے 2000ء میں بند کر دی گئی تھی اس نے مارچ 2012ء میں دوبارہ اپنی سروس کا آغاز کیا تھا اس پہلی افتتاحی پرواز میں 121 مسافر اور عملے کے 8 ارکان سوار تھے۔ یہ پرواز کراچی سے شام 5 بجے روانہ ہوئی اور اسلام آباد میں اس کی آمد 6:50 منٹ پر متوقع یہ جہاز اپنی منزل مقصود پر پہنچنے سے صرف 6.5 کلومیٹر کے فاصلے پر گر کر تباہ ہو گئی یہ علاقہ حسین آباد نامی ضلع راولپنڈی کہلاتا ہے اس حادثہ میں اس پرواز پر سوار تمام 127 افراد جاں بحق ہو گئے تھے اس پرواز نے طوفان باد و باراں کے دوران لینڈ کرنے کی کوشش کی تھی۔

ابتدائی رپورٹوں کے مطابق اس جہاز کے پائلٹوں نے طوفان باد و باراں کے دوران جہاز لینڈ کرنے کی کوشش کی جس کے دوران جہاز تیز ہوا کے جھکڑوں میں پھنس گیا جنہوں نے اسے زمین پر دے مارا۔ تاہم چشم دید گواہوں کے مطابق اس جہاز پر طوفان میں پھنسنے سے پہلے آسمانی بجلی بھی گری تھی اس پرواز کی تباہی کے صرف 5 منٹ بعد ایک ایئر بلیو پرواز خیر و عافیت سے اسلام آباد ایئر پورٹ پر لینڈ کر گئی تھی۔

اس حادثے کے بعد اسلام آباد ایئر پورٹ تین گھنٹے کے لیے بند کر دیا گیا تا کہ

طیارے میں لگنے والی آگ پر قابو پایا جاسکے ایئرپورٹ سے کچھ ایمرجنسی عملہ جہاز میں لگی آگ پر قابو پانے کے لئے بھیجا گیا۔

اسلام آباد ایئرپورٹ کے بند ہونے کی وجہ سے جو پروازیں متاثر ہوئیں انہیں علامہ اقبال انٹرنیشنل ایئرپورٹ لاہور منتقل کر دیا گیا۔ یہ فضائی حادثہ ایک گنجان آباد علاقے میں ہوا تھا، مگر اس کے باوجود زمین پر موجود افراد میں سے کوئی مارا نہیں گیا تھا۔

یہ پاکستان کی فضائی تاریخ کا دوسرا بڑا ہلاکت خیز فضائی حادثہ تھا جبکہ پہلا حادثہ بھی اسلام آباد ایئرپورٹ پر ایئر بلیو کی پرواز کو پیش آیا تھا۔ جس میں 152 افراد جان بحق ہو گئے تھے، یہ بوئنگ 737 کو پیش آنے والا چوتھا حادثہ تھا۔

حادثے کے بعد بھوجا ایئر نے اپنی ویب سائٹ سے متاثرہ خاندانوں کے لئے تعزیتی پیغام بھیجا اور لکھا کہ بھوجا ایئر اپنی قانونی ذمہ داریوں کو پاکستانی قوانین کے دائرہ میں رہتے ہوئے پورا کرے گی۔

پاکستان صدر جناب آصف علی زرداری نے اپنا دورہ پنجاب منسوخ کر دیا اور واپس اسلام آباد پہنچ گئے اور انہوں نے اور وزیر اعظم سید یوسف رضا گیلانی متاثرہ خاندانوں کو پیغام تعزیت بھجوایا۔

اگلے دن صبح نو بجے پاکستان ایوی ایشن نے ایک حکم نامہ جاری کیا جس میں تمام ایئر لائنز کو اس طیارے کے حادثے میں جاں بحق ہونے والے افراد کی نعشیں بغیر اجرت کے ان کے آبائی شہروں تک بھجوانے کی ہدایت کی گئی تھی۔ جن لوگوں نے ایئر لائنز کے اس حکم نامہ کے جاری ہونے سے پہلے نعش بھجوانے کے سلسلے میں ادائیگی کر دی تھی وہ واپس کر دی گئی۔

30 اپریل 2012ء کو بھوجا ایئر نے فلائٹ 213 کے حادثے میں جاں بحق ہونے والے افراد کے لواحقین کو فی کس 5 لاکھ روپے ادا کرنے کا اعلان کیا۔

اس حادثے کی تفتیش سول ایوی ایشن اتھارٹی CAA اور SIBP نے مشترکہ طور پر کی، بوئنگ کمپنی نے ان اداروں کے ساتھ تعاون کرنے کا اعلان کیا تھا۔ اس طیارے کے بلیک باکسز ملبے سے علیحدہ کر کے امریکہ بھجوا دیئے گئے تھے۔

بھوجا ایئر کے مالک فاروق بھوجا کو اس تفتیش کارروائی کے دوران ملک نہ چھوڑنے کی ہدایت کر دیں گئیں تھیں۔

CAA نے پاکستان میں ایوی ایشن سیفٹی کو بہتر بنانے کے لیے تمام پاکستانی نجی ایئر لائنز کو اپنے طیاروں کے دوبارہ پرواز سرٹیفکیٹ جاری کرانے کا حکم کر دیا۔ 24 اپریل 2012ء کو بھوجا ائیر کے دو طیاروں کے پرواز سرٹیفکیٹ منسوخ کر دیئے گئے۔ 28 اپریل کو یہ پابندی اٹھالی گئی۔

2013 ایشیانا ایئر لائنز کی پرواز 214

ایشیانا ایئر لائنز کی فلائٹ 214 ایک شیڈولڈ ٹرانس پے سفلک TRANSPACIAC پرواز تھی۔ جو انچیون INCHEON جنوبی کوریا سے سان فرانسسکو آتی تھی۔ 6 جولائی 2013 کو یہ پرواز ایک بوئنگ 777 طیارہ پر مشتمل تھی۔ جس پر 307 افراد سوار تھے۔ اس حادثے میں طیارے کے صرف تین مسافر مارے گئے۔ جن میں 2 افراد حادثے کے دوران مارے گئے تھے جبکہ ایک مسافر پر آگ بجھانے والی گاڑی چڑھ گئی تھی۔ زخمیوں میں اس پرواز کا ایک فلائٹ اٹینڈنٹ بھی شامل تھا جو اپنی سیٹ سمیت طیارے کی دم والا حصہ الگ ہونے کی وجہ سے باہر رن وے پر جا گرا تھا۔

اس حادثے کی تحقیقات امریکی ادارہ NTSB اور کورین ادارے ساؤتھ کورین ایشن اینڈ ریلوے ایکسیڈنٹ انوسٹی گیشن بورڈ SKARIB نے کی مگر دونوں اداروں نے کوئی ابتدائی رپورٹ جاری نہیں کی۔ مگر دونوں نے اس حادثے کے مطابق حقائق بیان کرنے کے لیے پریس بریفنگ جاری کی تھیں۔

ان کے مطابق 1600 فٹ کی بلندی پر اس طیارے کا آٹو پائلٹ سسٹم معطل کر دیا گیا تھا۔ دونوں پائلٹوں کے نظریے کے مطابق آٹو تھروٹ سے لینڈنگ سپیڈ 137 سے زیادہ یا کم نہیں کی جا سکتی تھی۔ اس لیے دونوں پائلٹوں نے حادثے سے صرف 7 سیکنڈ پہلے آٹو پائلٹ سسٹم بند کر کے جہاز کے انجنوں کی طاقت بڑھا دی جس سے حادثے سے تین سیکنڈ پہلے جہاز کی رفتار 103 ناٹ ہو گئی۔ انجنوں کا زور بڑھتے ہی عملے کو لینڈنگ کو ختم کر کے ایئر پورٹ کے گرد چکر لگانے کی اطلاع دی گئی۔

6 جولائی 2013 کو فلائٹ 214 نے انچیون جنوبی کوریا سے ٹیک آف کیا تھا۔ یہ 5:04 منٹ پر روانہ ہوئی تھی اور اپنے شیڈولڈ وقت سے تقریباً 34 منٹ تاخیر کا شکار ہو گئی تھی۔ اس پرواز کو اگلے دن صبح 11:04 منٹ پر سان فرانسکو انٹرنیشنل ایئر پورٹ پر لینڈ کرنا تھا۔

صبح 11:21 منٹ پر یہ پرواز سان فراسکو ایئر پورٹ کی حدود میں پہنچ گئی اور اسے ایئر پورٹ سے 5 میل کے فاصلے پر 180 ناٹ کی رفتار برقرار رکھنے کے لیے کہا گیا۔ موسم خوشگوار تھا مگر 11:28 منٹ پر جہاز رن وے سے کچھ فاصلے پر کرش ہو گیا اور اس کا لینڈنگ گیئر اور دم

سمندکی ساحلی حدود کی دیوار سے ٹکرا گئی جس کی وجہ سے دونوں انجن اور دم والا حصہ جہاز سے علیحدہ ہوگیا اور جہاز 330 ڈگری پر پلٹا کھا گیا اسی وجہ اس کا ایک ونگ بھی علیحدہ ہوگیا۔ زمین سے ٹکرانے کے ایک منٹ بعد جہاز کے ملبے سے دھوئیں کی ایک سیاہ چھتری بلند ہوتی ہوئی نظر آئی۔ انجن میں لیکیج کی وجہ سے ایندھن گرنے کی وجہ سے آگ لگ گئی۔

NTSB نے بل انگلش کی سرکردگی میں 20 ارکان پر مشتمل ایک ٹیم اس حادثے کی تحقیقات کے لیے سان فرانسکو بھجوائی۔ 7 جولائی 2013 کو NTSB کے تفتیش کنندگان نے فلائٹ ڈیٹا ریکارڑ اور کاک پٹ وائس ریکارڈر دونوں دریافت کر لیے اور واشنگٹن بھجوا دیے تا کہ ان کا تجزیہ کیا جا سکے اس کے بعد NTSB کی ٹیم نے رن وے اور جہاز کے ملبے کا معائنہ کیا اور جون 2014 میں اس حادثے کی تحقیقاتی رپورٹ جاری کر دی۔ اس رپورٹ کے مطابق یہ حادثہ پائلٹ کی غلطی سے وقوع پذیر ہوا تھا۔ پائلٹ نے ائیر سپیڈ کا صحیح طور پر جائزہ نہیں لیا۔ جس کی وجہ سے یہ پرواز حادثہ کا شکار ہوگئی۔ آخری لمحات میں کیپٹن نے طیارے کا کنٹرول خود سنبھالنے کی بجائے آٹو پائلٹ کے سپرد کر دیا جو آٹو تھروٹل موڈ میں ہونے کی وجہ سے طیارے کی رفتار کو کنٹرول نہیں کر سکا۔

2014 ایئر ملائشیا کی فلائٹ 370 کی پراسرار گمشدگی

ملائشیا ایئر لائنز کی فلائٹ 370 کوالالمپور ملائشیا سے چین کے دارالحکومت جانے والی ایک شیڈیولڈ پرواز تھی جو 8 مارچ 2014 کو دوران پرواز گم ہوگئی۔ اس پرواز کا آخری رابطہ 01:19 منٹ (17:19URC.7MAR) پر ایئر کنٹرولر سے ہوا تھا۔ اس وقت یہ پرواز بحیرہ جنوبی چین کے اوپر سے گزر رہی تھی۔ اور اس کو ٹیک آف کیئے تقریباً ایک گھنٹہ ہوا تھا۔ تقریباً 1:22 منٹ پر یہ جہاز ایئر کنٹرولر کے ریڈار کی اسکرین سے غائب ہوگیا۔ ملائشیا کے فوجی ریڈار سسٹم نے اس فلائٹ کا سراغ لگانا شروع کردیا۔ یہ فلائٹ اپنے مجوزہ راستے سے ہٹ کر جزیرہ نما ملایا کی طرف مڑگئی تھی۔ 2:22 منٹ پر یہ پرواز انڈیمان بحیرہ پر سے گزر رہی تھی اور پینانگ کے شمال مغرب میں شمال مغربی ملائشیا میں تھی۔ یہ پرواز ایک بوئنگ 200-777 طیارہ تھا اور اس پر 15 اقوام عالم سے تعلق رکھنے والے 227 مسافر اور عملے کے 12 ملائشین ارکان سوار تھے۔

اس طیارے کی پراسرار گمشدگی کے بعد کئی اقوام عالم نے خلیج تھائی لینڈ اور بحیرہ جنوبی چین میں اس طیارے کی تلاش شروع کردی خصوصاً اس مقام سے جہاں اس پرواز کے سگنل ریڈار کی اسکرین سے غائب ہوئے تھے بعد ازاں تلاش کا یہ کام آبنائے ملاکا اور بحیرہ انڈیمان ANDAMAN تک بڑھا دیا گیا۔ اس جہاز کے مصنوعی سیارے INMARSAT سے رسل ورسائل کے ذرائع سے سراغ لگا کہ یہ پرواز 08:19MYT بجے تک جاری تھی اور جنوبی بحرہند کی طرف جارہی تھی تاہم اس پرواز کا صحیح محل وقوع معلوم نہیں ہوسکا تھا۔ 17 مارچ کو یہ تلاش جنوبی بحر ہند میں منتقل کردی گئی اور اس تلاش کی ذمہ داری آسٹریلیا نے قبول کرلی۔ 24 مارچ 2014 کو ملائشیا کی حکومت نے یہ رپورٹ جاری کی کہ مصنوعی سیارے سے ملنے والی معلومات کے مطابق اس طیارے کا آخری مرتبہ سراغ ایسے محل وقوع پر لگایا گیا تھا۔ جو اس طیارے کے ممکنہ طور پر لینڈ کرنے کے مقامات سے بہت دور واقع تھا موجودہ تلاش آسٹریلیا کے شہر پرتھ کے جنوب مغرب میں گیارہ سو میل کے فاصلے پر سمندر کی تہہ میں کی جارہی تھی اور 24 اکتوبر 2014 کو شروع ہوئی تھی۔

ایوی ایشن کی تاریخ کی اس سب سے مہنگی تلاش کے باوجود 29 جولائی 2015 تک اس جہاز کا کوئی سراغ نہیں لگ سکا تھا۔ اس دن کے بعد جا کر اس جہاز کے ملبے کے کچھ ٹکڑے

دریافت ہوئے تھے۔ یہ گم شدہ فلائٹ 370 کے فلیپر ون FLAPERON کے حصے تھے۔ یہ ٹکڑے جزائرری یونین سے ملے تھے تاہم جہاز کا ملبہ ابھی تک دریافت نہیں ہوا جس کی وجہ سے جہاز کی اس پراسرار گمشدگی کے متعلق کئی ایک نظریات قائم کیے گئے ملائیشیا نے دیگر اقوام عالم کے ساتھ مل کر ایک مشترکہ تحقیقاتی ٹیم تشکیل دی تا کہ جہاز کی گمشدگی کے معمہ کو حل کیا جا سکے۔ اس جہاز سے آخری لمحات میں نہ تو کوئی S.O.S سگنل نشر کیا گیا تھا اور نہ ہی موسم خرابی کی کوئی خبر ملی تھی نہ ہی جہاز میں کوئی ٹیکنیکل خرابی پیدا ہونے کی کوئی اطلاع تھی۔ مواصلاتی مصنوئی سیارے کے ریکارڈ کے مطابق یہ طیارہ سماٹرا کے شمال سے گزرتا ہوا جنوب کی طرف رخ بدل گیا تھا اور اس سمت میں بغیر کسی تبدیلی کے پانچ گھنٹے تک مسلسل پرواز کرتا رہا تھا اور شاید ایندھن کے ختم ہوجانے کے بعد اس کی پرواز بھی منقطع ہو گئی تھی۔

فلائٹ 370 کی غیبت کے بعد ملائشیا ایئر لائنز مالی مشکلات کا شکار ہو گئی تھی اس کی وجہ سے اس کے ٹکٹوں کی سیل میں نمایاں کمی تھی۔ حکومت ملائشیا کو 2014 کے آخر تک اس ایئر لائنز کو دوبارہ قومی تحویل میں لینا پڑا۔

فلائٹ 370، 8 مارچ 2014 کو صبح کے وقت روانہ ہونے والی فلائٹ تھی اور اس کی منزل کوالا لمپور سے بیجنگ تھی۔ یہ ملائیشیا ایئر لائنز کی بیجنگ کے لئے روانہ کی جانے والی دو فلائٹس میں سے ایک تھی۔ اس پرواز پر 227 مسافر اور عملے کے بارہ ارکان سوار تھے اس پرواز نے 5 گھنٹے 34 منٹ کے سفر کے بعد بیجنگ پہنچنا تھا۔ اس جہاز نے مقامی وقت کے مطابق 00:42 منٹ پر اس جہاز نے ٹیک آف کیا۔ اسے ایئر کنٹرول نے 18000 فٹ کی بلندی پر پہنچنے کی اجازت دی ٹیک آف کے فوراً بعد اس پرواز کا کنٹرول ایئر پورٹ کے ٹریفک کنٹرول کی بجائے کوالمپور ایئر ٹریفک کنٹرول نے سنبھال لیا۔ اس پرواز سے ریڈیائی رابطہ 01:07 منٹ پر ٹوٹ گیا۔ رابطہ کرنے کی آخری کوشش 01:19 پر کی گئی۔

توقع تھی کہ جیسے ہی یہ جہاز ویت نام کی فضا میں داخل ہوگا اس کا رابطہ ہوچی منہ سٹی ایئر ٹریفک کنٹرول سے ہو جائیگا مگر یہ رابطہ قائم نہ ہو سکا۔

01:20:31 منٹ پر یہ پرواز کوالا مپور ACC ریڈار سے خلیج تھائی لینڈ پر پرواز کرتے ہوئے مشاہدہ کی گئی تاہم صرف پانچ سیکنڈ کے بعد یہ پرواز ریڈار کی اسکرین سے غائب ہو گئی اور تقریباً اسی وقت ہوچی منہ سٹی ACC کی اسکرین سے بھی یہ گم ہو گئی۔ گمشدگی کے وقت اس

جہاز پر 41500 کلوگرام ایندھن موجود تھا۔

ٹرانس پاؤنڈر (TRANSPONER) کے کام کرنا بند کرنے کے وقت فلائٹ 370 کو ملائیشا کے فوجی ریڈار نے بائیں سمت میں مڑتے دیکھا اور وہ تقریباً 35000 فٹ کی بلندی پر جنوب مغربی سمت میں پرواز کرنے لگی تھی۔ سلطان اسماعیل پیٹرا ایئرپورٹ کے سویلین ریڈار سسٹم نے تقریباً 01:30 بجے 01:52 منٹ تک ایک نامعلوم جہاز کو اپنی اسکرین پر ابھرتے دیکھا تھا۔ 01:52 منٹ پر فلائٹ 370 پینانگ کے جنوب میں پرواز کرتی ہوئی مشاہدہ کی گئی اس مقام سے یہ پرواز آبنائے ملاکا عبور کرگئی۔ آخری بار اس پرواز کو ملائیشا کے فوجی ریڈار سسٹم نے 02:22 پر پینانگ کے شمال مغرب میں 230 میل کے فاصلے پر اور 29500 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتے ہوئے دیکھا تھا۔ آس پاس کے ملک اپنی فوجی تنصیبات کے راز افشا ہوجانے کے ڈر سے اپنے ریڈار پر اس پرواز کے متعلق کئے گئے مشاہدات کو عیاں کرنے سے گریزاں تھے۔ سٹیلائٹ کے مواصلاتی نظام کے مطابق یہ پرواز 12 "08 تک سٹیلائٹ سے رابطے میں رہی تھی اور سٹیلائٹ کو اس پرواز سے آخری ریڈیائی میسیج 8:19 منٹ پر ملا تھا۔

ملائیشیا ایئر لائنز نے اس جہاز کے بیجنگ پہنچنے کے متوقع وقت تقریباً ایک گھنٹہ بعد 07:24 منٹ پر اس پرواز سے رابطہ ٹوٹ جانے اور اس کی گمشدگی کا اعلان کیا اور بتایا کہ اس جہاز کی تلاشکے لیے امدادی کارروائیاں شروع کرنے کا آغاز کردیا گیا ہے۔ برحال تاحال اس جہاز کے ونگ کے ایک حصے کے سوا کوئی اور چیز اس جہاز کے متعلق نہیں مل سکی۔

2015 جرمن ونگز فلائٹ 9525

جرمن ونگز فلائٹ 9525 ایک ٹیڈولڈ بین الاقوامی مسافر بردار پرواز تھی جو بارسلونا، سپین سے ڈسلڈورف جرمنی جارہی تھی۔ جرمن ونگز مشہور زمانہ لفت ہانسا جرمن ایئر لائنز کا ایک ذیلی ادارہ ہے جو سستی پروازیں فراہم کرتا ہے۔ 24 مارچ کو فلائٹ 9525 ایک ایئر بس A320 طیارہ تھا۔ جو فرانسیسی شہر نیس NICE کے 62 میل شمال مغرب میں فرانسیسی کوہستان الپس میں ایک پہاڑ سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا وراس پر سوار تمام 150 افراد بشمول 144 مسافر اور عملے کے چھ ارکان ہلاک ہو گئے۔

بین الاقوامی ذرائع کے مطابق یہ حادثہ اس طیارے کے پائلٹ نے جان بوجھ کر کیا تھا۔ اس پائلٹ کا پہلے بھی کئی مرتبہ خودکشی کرنے کی کوشش کرنے کے بعد علاج ہو رہا تھا۔ مگر اسے ایئر کمپنی نے ملازمت سے نہیں نکالا تھا۔ اینڈیس کبیٹز ANDREAS KUBITZ نامی اس کو پائلٹ نے دوران پرواز اپنے کیپٹن کو کاک پٹ سے باہر ہی مقفل کر دیا اور جہاز کو اچانک کوہستان الپسپر واز کے دوران نیچے لے آیا جس کی وجہ سے وہ ایک پہاڑی سے ٹکرا گیا۔

اس فضائی حادثے کے بعد کینڈا، نیوزی لینڈ، جرمنی اور آسٹریلیا کی ایوی ایشن اتھارٹیوں نے مسافروں کی حفاظت کے لئے ایک نیا فضائی قانون نافذ کر دیا جس کے تحت کاک پٹ میں دونوں پائلٹوں کی بیک وقت موجودگی کو ضروری قرار دے دیا گیا۔

اس واقعہ کے تین دن بعد یورپین ایوی ایشن سیفٹی ایجنسی نے بھی دوران پرواز دو افراد کی موجودگی کو لازم قرار دیا تھا۔ اور یورپی ایئر لائنز کو اس قانون پر پابندی سے عمل پیرا ہونے کا مشورہ دیا تھا۔

فلائٹ 9525 نے مقامی وقت کے مطابق 10:01 منٹ پر بارسلونا پریٹ ایئر پورٹ کے رن وے نمبر 07R سے ٹیک آف کیا۔ اس فلائٹ نے 11:39 منٹ پر ڈسلڈورف DUSSELDORF پہنچنا تھا۔ تاہم اس فلائٹ کی روانگی کا مقررہ وقت 09:35 تھا اور یہ تقریباً 26 منٹ تاخیر سے روانہ ہوئی تھی۔

فرانسیسی ایئر ٹریفک کنٹرول کے مطابق اس فلائٹ نے تقریباً 10:30 پر فرانسیسی فضائی حدود کو فرانس کے شہر طولون TOULON کے قریب سے عبور کیا تھا۔ اس وقت یہ جہاز اپنی

بجوزہ بلندی 38000 فٹ پر پرواز کر رہا تھا کہ اچانک اس نے ایئر کنٹرول سے اجازت لیے بغیر تیزی سے نیچے اترنا شروع کر دیا۔ ایئر کنٹرول نے اس جہاز کو ان حالات میں خطرے سے گھرا ہوا قرار دیا جس کے بعد اس جہاز کا ریڈیائی رابطہ ٹوٹ گیا۔

38000 فٹ کی بلندی سے نیچے آنے میں جہاز کو تقریباً 10 منٹ لگے۔ ریڈار سسٹم نے اس جہاز کے نیچے آنے کی رفتار 3400 فٹ فی منٹ بتائی تھی۔ فرانسیسی ایئر کنٹرول نے ان حالات میں مقررہ ریڈیو فریکوئنسی پر اس طیارے سے رابطہ کرنے کی کوشش کی جو رائیگاں گئیں۔ ادھر ایک فرانسی فضائیہ کے ایک میراج جیٹ طیارہ نے اس جہاز کو روکنے کی کوشش کی جو کامیاب نہ ہو سکی۔ BEA کے مطابق اس طیارے سے ریڈار کا رابطہ 10:40 منٹ پر منقطع ہو گیا۔ اس وقت یہ فلائٹ 6175 فٹ کی بلندی پر آ چکی تھی۔ اس کے بعد یہ جہاز کوہستان اپس کے فرانسسی علاقے PARDS-HAUTE BLEONE میں جو نائس شہر سے 100 کلومیٹر کے فاصلے پر واقع ہے ایک پہاڑی سے ٹکرا کر تباہ ہو گیا۔ 1981 میں انکس آڈریا۔ فلائٹ 1308 کے فضائی حادثے کے بعد یہ فرانس میں وقوع پذیر ہونے والا سب سے خوفناک فضائی حادثہ تھا۔ اس حادثے کی جائے حادثہ فرانس کے پہاڑی مقام MASSIF DE TROIS EVECHES کے 2 میل مشرق میں ایک پہاڑی ہے۔ اسی پہاڑی کے قریب 1958ء میں ایئر فرانس کی پرواز 178 تباہ ہوئی تھی۔ یہ جہاز 24 سال پرانا تھا اور 29 نومبر 1990ء کو لفتہانسا کو دیا گیا تھا اور یکم جون 2003 کو یہ جرمن ونگز کے حوالے کر دیا گیا تھا۔

نیشنل ٹرانسپورٹیشن سیفٹی بورڈ NTSB نے حادثہ کے ایک دن بعد اس حادثے کی تفتیش شروع کی تھی۔ اس ایجنسی اور دوسری یورپی تفتیشی ایجنسیوں کے مطابق یہ حادثہ طیارے کے ایک بائیں انجن کے اچانک فیل ہو جانے کی وجہ سے وقوع پذیر ہوا تھا۔

2016ء نو مے ڈے کالز!

مصری ایئرلائن کی فلائٹ 804 پیرس کے چارلس ڈیگال ایئرپورٹ سے قاہرہ انٹرنیشنل ایئرپورٹ جانے والی ایک شیڈولڈ فلائٹ تھی 19 مئی 2016ء کو مصر کے سٹینڈرڈ ٹائم 2:33 پر یہ پرواز بحیرہ روم میں گر کر تباہ ہوگئی اور اس پر سوار تمام 56 مسافر اور عملے کے 10 افراد ہلاک ہوگئے۔ بحیرہ روم میں اس پرواز کے گر کر تباہ ہونے سے پہلے اس پرواز سے نوے ڈے کالز نشر نہیں کی گئی اور نہ ہی اس پرواز سے دھواں نکلنے کی کوئی رپورٹ ملی تاہم اس پرواز کی ایک بیت الخلاء سے دھواں نکلنے کا سراغ ملا تھا اس پرواز کی غرقابی سے نشر کئے جانے والے ریڈیو سگنلز انٹرنیشنل کوپاس ساریسٹ پروگرام کے سیارچے سے وصول کئے گئے۔ یہ مسافر بردار طیارہ جس پر 66 افراد سوار تھے مصری بندرگاہ اسکندریہ کے شمال میں 290 کلومیٹر کے فاصلے پر بحیرہ روم میں گرا تھا اسی مقام سے تقریباً 4 ہفتے بعد اس طیارے کے ملبے کے کچھ حصے ملے اور کچھ حصے سمندر کی تہہ میں پہچان لیئے گئے اس طیارے کے دونوں فلائٹ ریکارڈر بین الاقوامی تلاش مشن کو بعد ازاں صحیح سلامت مل گئے تھے۔ 29 جون 2016ء کو مصری ایئرلائن کے افسروں نے اعلان کیا کہ فلائٹ ریکارڈ سے ملنے والے ڈیٹا کے مطابق اس پرواز سے دھواں نکلنے کا سراغ بھی مل گیا ہے اور ساتھ ہی اس پرواز کے سمندر کی تہہ سے ملنے والے کچھ حصوں پر بھی دھواں کی تہہ جمی ہوئی ملی ہے۔ نومبر 2016ء میں اس حادثے کی مزید تفصیل کا اعلان کیا گیا جس میں مصری آفیسرز نے بتایا کہ جہاز سے ملنے والی لاشوں پر دھماکہ خیز مواد کے اثرات ملے ہیں اس بیان کو فرانسیسی وزیر خارجہ نے مسترد کر دیا اور 7 مئی 2017ء کو فرانسیسی حکام نے اعلان کیا کہ جہاز کے اس حادثے کا شکار ہونے والے افراد کی لاشوں سے کسی قسم کے دھماکہ خیز مادے کا سراغ نہیں ملا۔

یہ جہاز چارلس ڈیگال ایئرپورٹ پیرس سے 18 مئی کو 23:09 کو قاہرہ کے لئے اڑا تھا اور 37000 فٹ کی بلندی پر پرواز کرتا ہوا مصری ساحل سے 280 کلومیٹر کے فاصلے پر بحیرہ روم میں 19 مئی کو 2:30 پر گر گیا تھا یہ جہاز پیرس سے اڑنے کے بعد تقریباً تین گھنٹے پچیس منٹ محو پرواز رہا تھا۔ اس پرواز کے ریڈار کی سکرین سے گم ہوجانے کے تقریباً دو گھنٹے بعد اس کی تباہی کا پتہ مصری ملٹری کو چل گیا تھا۔

اس حادثہ کے رونما ہونے کے بعد 20 مئی کو اس کی تلاش کا کام بین الاقوامی تلاش کاروں نے شروع کر دیا تھا اور 23 مئی کی شام تک سمندر کی تہہ میں اس جہاز کے ڈھانچہ کا سراغ مل گیا تھا جو سمندر میں آٹھ ہزار فٹ سے دس ہزار فٹ کی گہرائی میں دیکھا گیا تھا۔

ابتدائی طور پر اس پرواز کی بحیرہ روم میں گمشدگی کو اس علاقے میں ہونے والی دہشت گردی کی وجہ سے قرار دیا گیا تھا اور مصری سول ایوی ایشن کی وزارت نے اپنے ایک بیان میں اس پرواز پر حملہ کئے جانے کے امکانات ظاہر کئے تھے جو امریکی تلاش کاروں نے بھی اپنے بیان میں دوران پرواز بم پھٹنے کے امکانات ظاہر کئے تھے تاہم امریکیوں نے بعدازاں اس پرواز میں کسی قسم کے دھماکے ہونے کے امکانات کو رد کر دیا تھا۔

2016ء پی آئی اے کی پرواز 661

حادثہ جنید جمشید

پاکستان انٹر نیشنل کی پرواز Pk661 جو چترال سے اسلام آباد کے لئے 27 دسمبر 2016ء کومحو پرواز تھی حویلیاں کے قریب گر کر تباہ ہوگئی۔سرکاری ذرائع کے مطابق اس پرواز میں 42 مسافر ایک گراؤنڈ انجینئر اور عملے کے پانچ افراد سوار تھے۔اس حادثے میں طیارے پر موجود تمام 48 افراد ہلاک ہوگئے جن میں پاکستان کی ایک معروف شخصیت جنید جمشید بھی شامل تھی۔یہ حادثہ جس طیارے کو پیش آیا وہ ایک اے ٹی آر 42-500 طیارہ تھا جو P.B.H رجسٹر شدہ تھا اور 2007ء میں پی آئی اے کے حوالہ کیا گیا تھا اس طیارے کا نام حسن ابدال تھا 2009ء میں اس طیارے کو لاہور کے ہوائی اڈے پر اترتے ہوئے حادثہ پیش آیا تھا جس سے اسے نقصان پہنچا تھا۔تاہم مرمت کے بعد اسے دوبارہ استعمال میں لے لیا گیا تھا۔

دوسری بار 2015ء میں فلائٹ Pk-452 جو اسکردو سے اسلام آباد آرہی تھی اسکردو سے روانگی کے بعد 14 ہزار فٹ کی بلندی پر اس طیارے کے بائیں انجن کا کمپریسر بے کار ہوگیا تھا اور آگ لگ گئی تھی جہاز کے عملے نے فوراً اس انجن کو بند کر دیا تھا اور واپس اسکردو میں اس طیارے کو بحفاظت اتار لیا تھا۔یہ اس طیارے کو پہنچنے والا دوسرا نقصان تھا۔

7 دسمبر 2016ء کو اس طیارے نے 15:30 منٹ پر چترال ایئر پورٹ سے پرواز کی اور بے نظیر بھٹو انٹر نیشنل ایئر پورٹ اسلام آباد پر اس کی آمد تقریباً 16:40 منٹ پر متوقع تھی تقریباً پاکستانی وقت کے مطابق 16:15 پر یہ طیارہ پاکستان آرڈیننس فیکٹری کے قریب حویلیاں کے مقام پر صوبہ خیبر پختونخواہ میں گر کر تباہ ہوگیا۔مقام حادثہ اسلام آباد سے صرف 90 کلومیٹر یا 56 میل دور واقع ہے۔اس طیارے کا ملبہ ایک رپورٹ کے مطابق دو کلومیٹر کے ایریا میں بکھرا ہوا ملا تھا۔ایک چشم دید گواہ کے مطابق جس کا نام محمد ہارون ہے یہ طیارہ بہت کم بلندی پر پرواز کر رہا تھا اور اس طیارے سے بہت بلند شور سنائی دے رہا تھا۔پہاڑی سے ٹکرانے سے پہلے یہ طیارہ بری طرح ہچکولے کھا رہا تھا پھر جیسے ہی یہ طیارہ پہاڑی کی ایک۔سائیڈ۔سے ٹکرایا ایک بہت شدید دھماکہ کی آواز سنائی دی تھی۔جیسے ہی اس حادثے کی اطلاع مقامی مساجد کے سپیکروں سے

اعلان کر کے دی گئی بہت سے لوگ جائے حادثہ کی طرف دوڑے تا کہ زندہ بچ جانے والے افراد کو ملبے سے نکالا جا سکے تاہم یہ لوگ جہاز میں لگ جانے والی آگ کی شدید تپش کی وجہ سے طیارے کے قریب نہ جا سکے۔ اس کے بعد پاکستان آرمی کے ہیلی کاپٹر امدادی کارروائی کرنے کے لئے بھیجے گئے تاہم ایک آرمی آفیسر کے مطابق حادثے میں ہلاک ہونے والے تمام افراد کی لاشیں بری طرح جھلس گئی تھیں اور شناخت کے قابل نہ رہی تھیں۔ بعدازاں انہیں D.N.A ٹیسٹ کے ذریعے راولپنڈی میں پہچانا جا سکا تھا۔

اس بدقسمت طیارے میں جہاز کے کپتان سمیت عملے کے پانچ افراد بھی سوار تھے جبکہ 42 مسافروں میں سے 39 پاکستانی ایک چینی ایک جنوبی کوریائی اور ایک آسٹرین شہری شامل تھا۔ پاکستانی متوفیوں میں جنید جمشید بھی شامل تھے جو ایک سابقہ گلوکار اور موجودہ ایک مذہبی مبلغ تھے۔ جنید جمشید 3 ستمبر 1964ء کو پیدا ہوئے انہوں نے پوپ موسیقی گروپ وائٹل سائنز کے نمائندے کی حیثیت سے شہرت حاصل کی وہ یونیورسٹی آف انجینئرنگ لاہور کے فارغ التحصیل تھے۔ 1987ء میں انہیں ایک نغمہ ''دل دل پاکستان'' سے بڑی شہرت حاصل ہوئی تھی۔ مگر پھر ان کی زندگی میں ایک اہم موڑ آیا اور ان کا رجحان مذہبی تعلیمات کی طرف بڑھ گیا اور انہوں نے موسیقی کی دنیا کو خیر آباد کہہ دیا اور وہ نعت خواں اور مبلغ بن گئے تھے۔

2017ء ترکش ایئر لائن کی پرواز رہائشی علاقے میں گر گئی

• ترکش ایئر لائن کی فلائٹ 6491 جو ایک شیڈولڈ بین الاقوامی کارگو پرواز تھی 16 جنوری کو ہانگ کانگ سے براستہ بشکیک استنبول جا رہی تھی یہ پرواز ایک بوئنگ 747 طیارے پر مشتمل تھی۔ یہ پرواز دوران پرواز کے ایک سٹاپ بشکیک، کرغیزستان میں شیڈول کے مطابق ایئر پورٹ پر اترتے ہوئے ایک ملحقہ رہائشی علاقے میں گر کر تباہ ہو گئی اس حادثے میں 39 افراد ہلاک ہو گئے جن میں عملے کے 4 افراد بھی شامل تھے۔

کرغیزستان کے مقامی وقت 7:19 کے مطابق 16 جنوری 2017ء کو یہ پرواز جو سنگاپور ایئر لائن کے ایک رجسٹر شدہ طیارے پر مشتمل تھی میناس انٹرنیشنل ایئر پورٹ Manas International Air Port پر رن وے نمبر 26 کے قریب ایک گہری دھند چھائی ہونے کی وجہ سے جب وہ ایئر پورٹ کے رن وے پر اترنے کے لئے انتظار کرتے ہوئے چکر لگا رہی تھی کافی بلند نہ ہونے کی وجہ سے زمین سے ٹکرا کر تباہ ہو گئی۔ کرغیز حکام کے مطابق اس وقت یہ کارگو طیارہ ہنگامی طور پر لینڈنگ کی کوشش کر رہا تھا۔ اگرچہ طیارے پر سوار تمام 39 افراد ہلاک ہو گئے مگر چشم دید گواہوں اور امدادی کارروائی کرنے والوں کے مطابق انہوں نے طیارے کے پائلٹ کو اس کی سیٹ میں الجھا ہوا زندہ پایا تھا وہ بعد ازاں ہلاک ہوا تھا۔

کرغیزستان کے ایک وزیر کے مطابق حادثہ کی خبر ملتے ہی تقریباً 1000 افراد جائے حادثہ پر پہنچ گئے تھے اور کرغیزستان میں 17 جنوری کو ایک قومی سوگ کا دن منایا گیا تھا۔

اس حادثے میں اس فلائٹ کے ڈیٹا ریکارڈر کو بھی نقصان پہنچے ہوئے ملے تھے کرغیزستان کے وزیر اعظم نے اس حادثے کو پائلٹ کی ایک انسانی غلطی قرار دیا تھا کہ پائلٹ نے دو مرتبہ لینڈ کرنے کی کوشش میں رن وے کی لائٹس کو بھی نقصان پہنچایا تھا۔

2018ء ایران آسمان ایئرلائن کی پرواز کوہ زاگرس سے ٹکرا گئی

ایران آسمان ایئرلائنز کی پرواز 3704 وایک اندرون ملک پرواز تھی اور تہران سے کوہستان راگرس میں واقع شہر یاسوج جارہی تھی 18 فروری 2018ء کوہ زاگرس سے گاؤں ناتول کے قریب گر کر تباہ ہوگئی۔ یہ پرواز ایک ATR 72-200 طیارے جو کوہ زاگرس کی ایک چوٹی کوہ دنا Mount Dena سے ٹکرا گئی اس پرواز پر سوار تمام 65 افراد جن میں 59 مسافر اور عملے کے 6 افراد بھی شامل تھے ہلاک ہو گئے۔ اس جہاز کا ملبہ حادثے کے دو دن بعد ایران ایئرفورس اور اسلامی انقلابی گارڈ کے دستوں نے تلاش کیا تھا۔

ایران آسمان ایئرلائنز کی پرواز 3704 ایک اندرون ملک شیڈولڈ پروااز تھی جو مہر آباد انٹرنیشنل ایئرپورٹ تہران سے یاسوج ایئرپورٹ جارہی تھی اس نے مقامی وقت کے مطابق 4:30 منٹ پر تہران ایئرپورٹ سے ٹیک آف کیا اور اس کے تقریباً ایک گھنٹے بعد یہ پرواز کوہ دنا سے ٹکرا کر تباہ ہوگئی اس پرواز سے 5:56 منٹ پر مے ڈے سگنلز موصول ہوئے تھے جن سے پتہ چلا تھا کہ یہ پرواز خطرے کا شکار ہوگئی ہے اس وقت یہ 16975 فٹ کی بلند پر پرواز کر رہی تھی کنٹرول ٹاور نے اس پرواز کو کم بلندی پر آنے کے لئے کہا تھا ایرانی ریڈ کراس یا ہلال احمر تنظیم کے مطابق جائے حادثہ کی طرف پہلے ایک ڈرون بھیجا گیا تھا کیونکہ دھند کے شدید ہونے کی وجہ سے اس علاقہ میں امدادی ہیلی کاپٹر جائے حادثہ تک نہیں پہنچ سکتے تھے۔ اس جہاز کا ملبہ 20 فروری کو کوہ دنا کی چوٹی سے تقریباً 100 فٹ نیچے پایا گیا تھا اور 13000 فٹ کی بلندی پر پڑا ہوا تھا۔ 3 مارچ کو ایرانی حکام نے اعلان کیا کہ اس پرواز کا فلائٹ ریکارڈ مل گیا ہے۔

23 فروری کو ایرانی سول ایوی ایشن نے ATR-72 یاروں کو عارضی طور پر پرواز کرنے سے منع کر دیا تھا اور ایرانی ایئرلائنز کو اس قسم کے طیارے خریدنے سے بھی منع کر دیا گیا تھا۔

2018ء یو ایس بنگلہ ایئر لائن کی پرواز 211

یو ایس بنگلہ ایئر لائن کی پرواز 211 جو شاہ جلال انٹرنیشنل ایئر پورٹ ڈھاکہ سے تری بھون انٹرنیشنل ایئر پورٹ کٹھمنڈو نیپال پر اتر رہی تھی 12 مارچ 2018ء کو مقامی وقت 14:18 منٹ پر لینڈنگ کرتے ہوئے شعلوں میں گھر گئی اور تباہ ہو گئی۔

تمام 171 افراد میں سے 51 افراد ہلاک ہو گئے جبکہ 20 زخمیوں کو بچا لیا گیا۔ اس حادثے میں تباہ ہونے والا طیارہ ایک Bombardier Dash 8Q400 طیارہ تھا۔

یہ پرواز بنگلہ دیش کے دارالحکومت ڈھاکہ کے شاہ جلال انٹرنیشنل ایئر پورٹ سے مقامی وقت کے مطابق 12:52 منٹ پر 171 افراد کے ساتھ تری بھون انٹرنیشنل ایئر پورٹ کٹھمنڈو نیپال کے لئے اڑی۔ کٹھمنڈو ایئر پورٹ کے کنٹرول ٹاور نے اس پرواز کو ابتدائی طور پر لینڈ کرنے کی اجازت دے دی اور 0.2 رن وے پر لینڈ کرنے کو کہا مگر جہاز کے عملے نے 02 رن وے کی بجائے 20 رن وے پر اترنے کی اجازت طلب کی کنٹرول ٹاور نے اس جہاز کو 20 رن وے پر اترنے کی اجازت فراہم کر دی۔ مقامی میڈیا کے مطابق جب یہ پرواز 0.2 رن کو عبور کر رہی تھی تو اس نے زمین کو چھو لیا اور حادثہ کا شکار ہو گئی زندہ بچ جانے والے ایک مسافر کے مطابق یہ جہاز رن وے پر عجیب و غریب انداز میں لڑکھڑانے لگا تھا زمین پر موجود عملے کے مطابق یہ جہاز لینڈنگ کے دوران رن وے سے پھسل کر دوسری طرف جا گرا تھا۔ حادثے کے فوراً بعد امدادی کارروائیاں شروع کر دی گئیں اور آگ بجھانے والا عملہ جہاز کی طرف بڑھا امدادی کارروائی کرنے والوں کو فوراً 8 افراد کی لاشیں گری ہوئی ملیں تھیں۔ اس جہاز کے کپتان کا نام عابد سلطان تھا جو بنگلہ دیش ایئر فورس کا ایک سابقہ پائلٹ تھا اسے 22 سالہ پرواز کا تجربہ حاصل تھا۔

کتابیات

1- مشہور فضائی حادثات، ایئر کموڈور اقبال احمد سید
2- Major Aviation Accidents 1927-1998
3- Disasters in the Air, Andrew Brookes.
4- Great Mysteries of the Air , Ralph Barker.
5- Air Crash Detective , Stephen Barlay.
6- Fire and Rain, Andrew Brookes
7- Fire in the Cabin, S.T. Dean
8- Graph Zeppelin and Hinden Burg, Harld Dick.
9- Lockerbie, David Johnston.
10- Plane Crash, K.S. Kinight.
11- Air Crash. Fred Jones.
12- Danger i the Air. Oliver Stewart.
13- The Sky is Faling, Arthur Weinarten.
14- All Four Engines Failed. Beity Tootell.
15- Air Disasters. Stanley Stewart.
16- Giants in The Sky. Douglas. H. Robinson.
17- Architect of Wings, Harlod Penrose.
18- htt.:/www.airdisaste.com/

19- Al 18 on Plane Killed in Oregon Crash. T.N.Y.T
Accident Pescription Chttp // Aviation Safety. Net
Data Board.

21- Air Craft Accident Report. The New York Times.

22- Ten Worst Air Craft Crash in Australia.

23- Air Crash Vol 1, Vol.2, Vol.3, Vol.4, By JOb Macarthur

24- When Sky is Blue, Fuji is Angry , Job Macartaur.

25- Jet Spews Dead. Survivors on Tokyo Runway.
By William Son, Kim.

بک فورٹ ریسرچ اینڈ پبلی کیشنز

نام کتاب	مصنف	قیمت
عہد نبوی کی قرآنی خواتین	مولانا اسلم زاہد	550/-
تاریخ یورپ	ڈاکٹر سعود الحسن خان روہیلہ	800/-
تاریخ عصر قدیم	مولانا عبدالحلیم شرر	400/-
تاریخ قدیم	ضیاء الدین الکمل	300/-
قدیم دنیا کی تاریخ وتہذیب	ڈاکٹر سعود الحسن خان روہیلہ	350/-
پاکستان کے قلعے	ڈاکٹر محمد اقبال بھٹہ	600/-
ہنی بال کی عسکری مہمات	ترجمہ: شیخ ریاض احمد	425/-
تاریخ کا مطالعہ	باری علیگ	350/-
فتح قسطنطنیہ	بدرالدین احمد	200/-
سیر دہلی	خواجہ حسن نظامی دہلوی	200/-
واقعات عالم	عدنان رشید چودھری	350/-
ناقابل تسخیر ذہن انسانی	ترجمہ محمد صفدر	200/-
دنیا کا سب سے بڑا موجد	محمد سعید	300/-
تاریخ قیصران روم	ترجمہ: اخلاق احمد قادری	470/-

نام کتاب	مصنف	قیمت
ہندوستان کے قدیم شہروں کی تاریخ	وسیم احمد سعید	350/-
تاریخ فرعون	خواجہ حسن نظامی	400/-
قدیم مصر	جے آر رائے	200/-
حضرت خالد بن ولیدؓ	ابوزید شلبی	300/-
مسلمان شاہی خاندان	سٹینلے لین پول	325/-
(ہیروڈوٹس کا سفرنامہ)	ترجمہ: شیخ ریاض احمد	200/-
سلطان صلاح الدین ایوبی	ترجمہ: فرید ابوحدید	360/-
مجموعہ حکایات سعدی و رومی	انتخاب: ڈاکٹر پروین کلو	650/-
تاریخ و اسرار اہرام عالم	ترجمہ و تحقیق: اخلاق احمد قادری	500/-
ہنسی کے کرشمے	عبدالحمید عامر شیخ	330/-
گوتم بدھ	ڈاکٹر محمد حفیظ	240/-
تاریخ اقوام عالم قدیم	سینولیس	450/-
چنگیز خان اور منگول سلطنتیں	ترجمہ: جنید احمد	250/-
صحت مند طویل زندگی گزارنے کے سنہرے اصول	شکیل احمد	325/-
قدرت کی صحت بخش غذائیں	مؤلف: سید ارتضیٰ علی کرمانی	450/-

سیرِ دہلی

ہندوستان کے دل دہلی پر ایک نایاب کتاب

خواجہ حسن نظامی دہلوی



حضرت خالد بن ولید رضؓ

رسول اکرم ﷺ کے معتمد ترین صحابی کی زندگی کا ایمان افروز تذکرہ





ابوزید شلبی

ترجمہ: عبدالسبوح قاسمی

MAN'S UNCONQUERABLE MIND

BY GILBERT HIGHET

ناقابلِ تسخیر ذہنِ انسانی

گلبرٹ ہائٹ



ترجمہ: محمد صفدر

نظرثانی: پروفیسر سید عابد علی عابد

تاریخِ قدیم

طوفانِ نوح کے بعد تاریخِ عالم میں نمرود اور دیگر شہنشاہوں کا کردار

ضیاء الدین اکمل



حضرت خالد بن ولیدؓ

رسول اکرم ﷺ کے معتمد ترین صحابی کی زندگی کا ایمان افروز تذکرہ





ابوزید شلبی

ترجمہ عبدالسبوح قاسمی



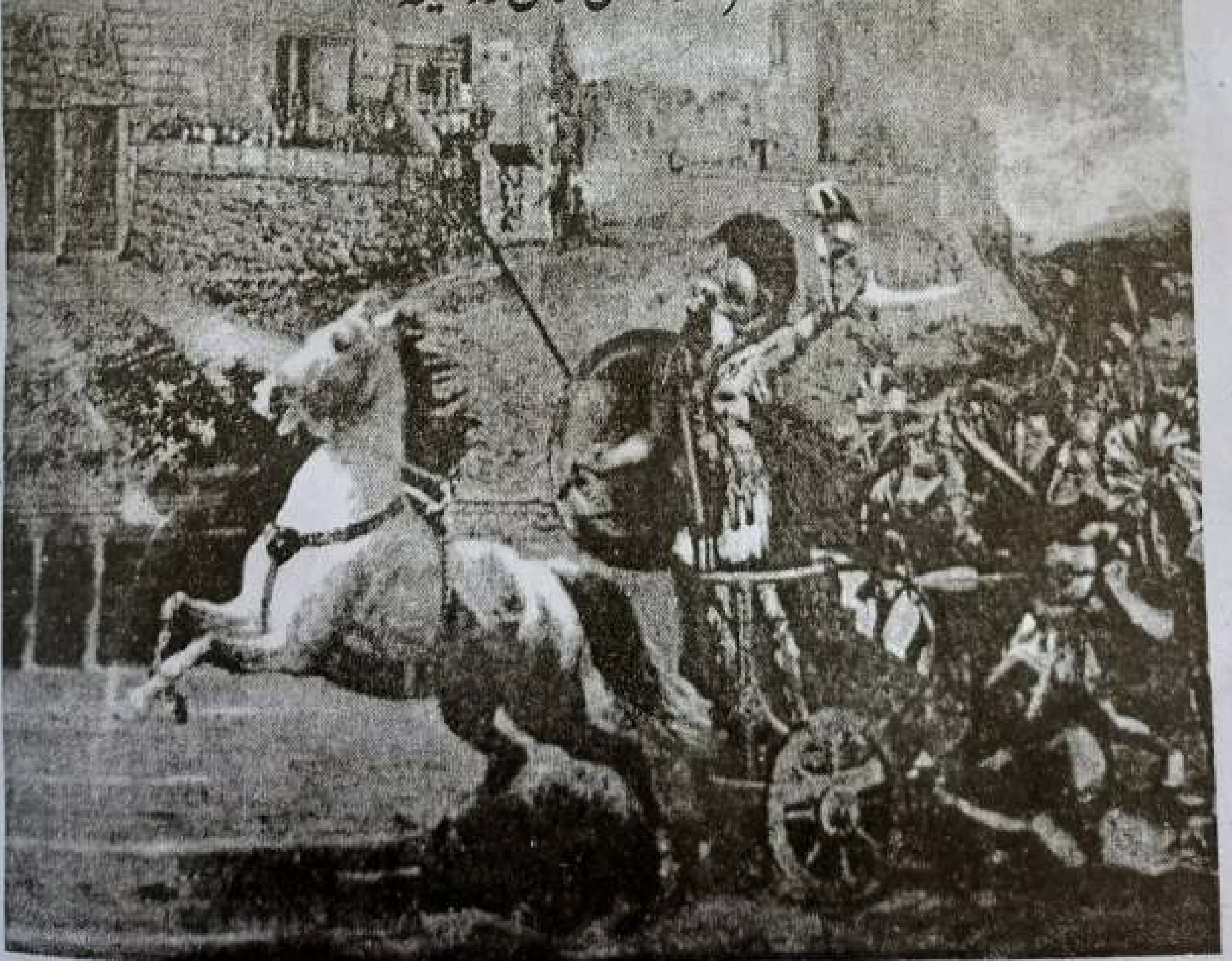
THE HISTORY AND CIVILIZATION
OF THE ANCIENT WORLD

قدیم دنیا کی تاریخ و تہذیب

حضرت آدمؑ سے لے کر آغازِ اسلام تک

صاحبزادہ مسعود الحسن خان صابری

ڈاکٹر سعود الحسن خان روہیلہ





ہوائی جہاز کا سفر جدید زمانے میں محفوظ اور آرام دہ سمجھا جاتا ہے۔ بڑی حد تک یہ بات ٹھیک بھی ہے، کیونکہ طویل زمینی فاصلوں کو اتنے کم وقت میں اور آرام دہ طور پر اتنی تیزی سے طے کرنا کسی اور ذریعہ سے تقریباً ناممکن ہے۔ فضائی سفر کی بہت سی اچھائیوں کے ساتھ ساتھ اس کا ایک کمزور پہلو یہ ہے کہ ہوائی جہازوں کے سائنسی ترقی کی وجہ سے بہتر سے بہتر اور آرام دہ ترین ہو جانے کے باوجود انسان ابھی تک فضائی حادثات پر قابو نہیں پا سکا ہے۔

1919 میں جب دنیا کی پہلی ایئر لائن وجود میں آئی تھی حادثات کا یہ سلسلہ شروع ہو گیا تھا اور اب 2019 میں اس سلسلے کو ایک سو سال ہونے کو آئے ہیں۔ اس موضوع پر انگریزی اور دنیا کی دیگر زبانوں میں بہت سا کام ہوا ہے اور سینکڑوں کتابیں شائع ہو چکی ہیں مگر ہماری قومی زبان اردو کا دامن ابھی تک اس سے خالی ہے۔ اردو زبان میں اس موضوع پر کوئی مبسوط کتاب نہیں ملتی۔ احقر نے اپنے دوست زاہد محی الدین صاحب کے اصرار پر اس موضوع پر قلم اٹھایا ہے۔ اب یہ آپ اس کتاب کے مطالعہ کے بعد بتائیں گے کہ کیا میری یہ کوشش کامیاب رہی۔

Design By: 0300-4529821 Gull
MUHAMMAD AHSUN



بک فورٹ
ریسرچ اینڈ پبلی کیشنز
فون: 03004931320